



2022/0365(COD)

26.5.2023

**\*\*\*I**

## **FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Alexandr Vondra

Föredragande av yttrande (\*):

Massimiliano Salini, utskottet för industrifrågor, forskning och energi

(\*): Förfarande med associerat utskott – artikel 57 i arbetsordningen

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

### ***Ändringsförslag till ett förslag till akt***

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:**

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:**

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning. Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
MOTIVERING .....	110
BILAGA: FÖRTECKNING ÖVER ENHETER ELLER PERSONER SOM FÖREDRAGANDEN HAR FÅTT INFORMATION FRÅN .....	114



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSPROCES

**om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))**

**(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2022)0586),
  - med beaktande av artiklarna 294.2 och 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0375/2022),
  - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den xxx<sup>[1]</sup>,
  - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den xxx<sup>[2]</sup>,
  - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
  - med beaktande av yttrandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi, utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd, utskottet för transport och turism,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A9-0000/2023).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

---

<sup>[1]</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT.

<sup>[2]</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT.

## Ändringsförslag 1

### Förslag till förordning Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och ersättningsdelar med avseende på utsläpp (typgodkännande avseende utsläpp) fastställs för närvarande i två förordningar som gäller för typgodkännande avseende utsläpp från lätta respektive tunga fordon, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 6)<sup>44</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI)<sup>45</sup>. Anledningen till att det fanns två förordningar var att utsläppen från tunga fordon kontrollerades på grundval av **motorprovningar**, medan man för lätta fordon använde sig av provning av hela fordonet. ***Sedan dess har metoder utvecklats som gör det möjligt att testa både lätta och tunga fordon på väg. Det är därför inte längre nödvändigt att basera typgodkännandet på motorprovning.***

---

<sup>44</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

#### *Ändringsförslag*

(4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och ersättningsdelar med avseende på utsläpp (typgodkännande avseende utsläpp) fastställs för närvarande i två förordningar som gäller för typgodkännande avseende utsläpp från lätta respektive tunga fordon, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 6)<sup>44</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI)<sup>45</sup>. Anledningen till att det fanns två förordningar var att utsläppen från tunga fordon kontrollerades på grundval av **motor- och fordonsprovningar**, medan man för lätta fordon använde sig av provning av hela fordonet.

---

<sup>44</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

### Motivering

*Commercial vehicle manufacturers rely heavily on the engine-based approach as it is essential to their business model. That is because a diverse range of vehicles shares the same engines, but with varying cabs, frames, gearboxes, and bodies, each tailored to meet the specific needs of a customer. Moving from engine testing on rigs to testing on the road significantly alters the regulatory framework for heavy vehicles. All heavy-duty vehicle manufacturers follow the same fundamental principle: developing building blocks that can be combined in endless ways to provide the customer with a bespoke work tool. Therefore, clear and well-defined testing methods are essential for the industry to create, verify, and validate products.*

### Ändringsförslag 2

#### Förslag till förordning Skäl 4a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4a) Förordningen om allmän säkerhet (EU) 2019/2144 fastställer de nödvändiga typgodkännandekraven för nytillverkade C1-, C2- och C3-däcken. Den beskriver de tekniska krav som ligger till grund för ett nytt däcktypgodkännande, inklusive ytterligare krav på däckslitage. För närvarande håller FN:s världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP29) på att utveckla en provningsmetod för att mäta däckslitage, tillsammans med motsvarande definitioner och gränsvärden. För att anta denna provningsmetod, tillsammans med tillverkarnas skyldigheter och en relevant tidsplan för genomförandet, samt en övergångsperiod för däck som tillverkas efter ett visst datum, måste denna förordning kompletteras med delegerade akter.***

Or. en

## Motivering

Det är viktigt att upprätta en koppling mellan typgodkännandekraven för nytillverkade C1-, C2- och C3-däck som fastställs i förordningen om allmän säkerhet (EU) 2019/2144 och bestämmelserna om däckslitage i denna förordning.

### Ändringsförslag 3

#### Förslag till förordning Skäl 5

##### *Kommissionens förslag*

(5) Genom att sammanföra kraven i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009 i en enda förordning borde det säkerställas att systemet för typgodkännande avseende utsläpp är enhetligt för både lätta och tunga fordon, samtidigt som olika utsläppsgränser tillåts för sådana fordon.

##### *Ändringsförslag*

(5) Genom att sammanföra kraven i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009 i en enda förordning borde det säkerställas att systemet för typgodkännande avseende utsläpp är enhetligt för både lätta och tunga fordon, samtidigt som olika utsläppsgränser **och provningsparametrar** tillåts för sådana fordon.

Or. en

### Ändringsförslag 4

#### Förslag till förordning Skäl 7

##### *Kommissionens förslag*

(7) Det är också nödvändigt att minska komplexiteten, de administrativa kostnaderna och genomförandekostnaderna för tillverkare och myndigheter och att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande av Euro-utsläppsnormerna. **Förenkling uppnås genom** att man **avskaffar de** olika tillämpningsdatum för gränsvärden och provningar som fanns **enligt** Euro 6 och Euro VI, genom att man avskaffar **uppregade och komplicerade** utsläppsprovningar **där sådana provningar inte behövs**, genom att **man hänvisar** till standarder i befintliga FN-föreskrifter där så är tillämpligt och genom att man

##### *Ändringsförslag*

(7) Det är också nödvändigt att minska komplexiteten, de administrativa kostnaderna och genomförandekostnaderna för tillverkare och myndigheter och att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande av Euro-utsläppsnormerna. **Förenklingsförfarandet innebär** att man **tar bort** olika tillämpningsdatum för gränsvärden och provningar som fanns **i** Euro 6 och Euro VI, genom att man avskaffar **överdrivna och invecklade** utsläppsprovningar, genom att **hänvisa** till **relevanta** standarder i befintliga FN-föreskrifter där så är tillämpligt och genom att man **fastställer** effektiva och

**säkerställer att det finns** effektiva och **enhetliga** förfaranden och provningar för **de olika faserna** av typgodkännandet avseende utsläpp.

**standardiserade** förfaranden och provningar för **alla faser** av typgodkännandet avseende utsläpp. **För detta ändamål är det absolut nödvändigt att denna rättsakt upprätthåller EU-medborgarnas rörlighetsrättigheter, samtidigt som den säkerställer valfrihet vid köp av det fordon eller den motor som de föredrar. Det är också viktigt att hålla priserna på privata och kommersiella fordon överkomliga för medborgare och företag, för att upprätthålla industriell konkurrenskraft och innovation och att stödja skapande av arbetstillfällen och kompetensutveckling inom sektorn. För att uppnå dessa mål bör EU erbjuda särskilda ekonomiska resurser och program när industrin övergår till koldioxidneutralitet.**

Or. en

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 7a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(7a) Även om Euro 7-standarderna är inriktade på att fastställa strängare utsläppsstandarder för fordon som körs med en konventionell förbränningsmotor, är det också nödvändigt att understryka betydelsen av att prioritera industriella investeringar i utvecklingen och införandet av koldioxidneutrala fordon och utsläpfsfria fordon. Genom att fokusera resurserna på denna teknik kan EU påskynda övergången till en mer hållbar transportsektor och förbättra luftkvaliteten, särskilt i stadsområden, där trafikstockningar och föroreningar kan ha negativa konsekvenser på folkhälsan. Denna strategi innebär att rikta finansiellt stöd, forsknings- och utvecklingsinsatser och lagstiftningsmässiga incitament för**

*att främja framsteg inom koldioxidneutral och nollutsläppsteknik för fordon.*

Or. en

## Ändringsförslag 6

Förslag till förordning  
Skäl 7b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(7b) De stigande levnadsomkostnaderna är det mest angelägna bekymret för 93 % av de europeiska medborgarna enligt resultaten av Europaparlamentets Eurobarometer för hösten 2022<sup>1a</sup>. Det är därför ytterst viktigt att säkerställa överkomliga priser för nya fordon för konsumenterna och företag eftersom de tillhandahåller grundläggande rörlighet och utgör ofta det primära transportsättet på grund av begränsade kollektivtrafikmöjligheter, särskilt i förorts- och landsbygdsområden. I detta sammanhang förefaller kommissionens uppskattningar av extra direkta kostnader för fordonskategorier ofullständiga, eftersom de försummar att ta hänsyn till de indirekta kostnaderna för konsumenterna och de ökade tillverkningskostnaderna i samband med batteridrivna fordon, särskilt batteriernas hållbarhet. Enligt branschanalyser överstiger de faktiska genomsnittliga tillkommande direkta kostnaderna på Euro 7, främst drivna av utrustnings- och investeringsutgifter, avsevärt de siffror som presenteras i konsekvensbedömningen. Dessa högre uppskattningar sträcker sig från 2 000 euro per personbil/lätt fordon till 12 000 euro per tunga fordon, vilket motsvarar en fyra till tio gånger högre ökning jämfört med kommissionens prognoser<sup>1b</sup>.*

1a

<https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2932>

1b

*Frontier Economics, Regulatory costs of Euro 7 – findings from an industrial survey, den 23 maj 2023.*

Or. en

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning Skäl 7c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(7c) I kommissionens konsekvensbedömning förbises också de höga indirekta kostnaderna för konsumenterna till följd av ökad bränsleförbrukning, särskilt för tunga fordon. Dessa icke-redovisade utgifter kan överstiga de totala kostnaderna som rapporterats i kommissionens utvärdering. Experter inom branschen konstaterar att uppfyllande av de föreslagna Euro 7-kraven kan leda till högre bränsleförbrukning, inklusive ytterligare bränsle som krävs för att värma upp katalysatorn under kallstarter. Detta leder till betydande indirekta merkostnader för konsumenter och logistikföretag. Ett tungt fordon skulle exempelvis med en körsträcka på cirka en miljon kilometer och en bränsleförbrukning på 25 liter per 100 kilometer, med diesel prissatt till 2 euro per liter, ådra sig en extra kostnad på 17 500 euro under sin livslängd p.g.a. en bränsleökning på 3,5 %. På samma sätt skulle ökningen för bränslekostnader för personbilar och lätta nyttofordon enligt Euro 7 uppgå till cirka 700 euro per fordon<sup>1a</sup>. Dessutom tar konsekvensbedömningen inte hänsyn till andra faktorer som kan eskalera*

*kostnaderna för konsumenterna, såsom nya krav relaterade till att minska däckslitageutsläpp, högre avgifter förknippade med elbatterifordon och potentiella begränsningar i val av fordon vid första-köp för konsumenter.*

---

*1a*

*Frontier Economics, Regulatory costs of Euro 7 – findings from an industrial survey, den 23 maj 2023.*

Or. en

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning Skäl 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) För att säkerställa att **utsläppen** från både lätta och tunga fordon begränsas vid verklig körning krävs det att fordonen testas **under verkliga användningsförhållanden med ett minimum av** restriktioner, gränser och andra körkrav **och inte bara i laboratoriet.**

#### *Ändringsförslag*

(8) För att säkerställa att **avgasutsläppen** från både lätta och tunga fordon begränsas vid verklig körning krävs det att fordonen testas **enligt statistiskt representativa och icke-partiska** restriktioner, gränser och andra körkrav.

Or. en

#### *Motivering*

*Att enbart införa grundläggande begränsningar skulle inte garantera enhetlighet, eftersom betydande avvikelser fortfarande kan uppstå, vilket leder till ökade produktionskostnader och teknisk komplexitet. Det är avgörande att fastställa villkor som är statistiskt signifikanta och opartiska vid genomförande av mätningar på väg, för att undvika eventuell partiskhet som syftar till att avsiktligt diskvalificera fordon.*

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning Skäl 9

**(9) Noggrannheten hos den bärbara utrustning för utsläppsmätning som används för att mäta utsläppen från fordon som används på väg har förbättrats avsevärt sedan den infördes. Det är därför lämpligt att basera utsläppsgränserna på sådana mätningar på väg, och därför krävs det inte längre några faktorer för överensstämmelse för provning på väg.** **utgår**

Or. en

### Motivering

*The impact assessment for this Regulation lacks evidence to support the elimination of conformity factors for heavy-duty vehicles. Instead, it relies on approximations and assumptions about potential progress. It is important to note that conformity factors in Euro VI have a context. During in-service conformity (ISC) testing with PEMS, the actual test cycle is not run, and the PEMS equipment used is simplified compared to what is used in a test cell. This is why a conformity factor was introduced, determined to be 1.5, that accounts for the difference between the semi-transient test cycle and the WNTE (World-Wide Not To Exceed) requirement.*

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning Skäl 11

(11) Det finns nu teknik som används över hela världen och som begränsar avdunstningsutsläppen av flyktiga organiska föreningar vid användning, parkering och tankning av fordon med bensenbränsle. Det är därför lämpligt att fastställa utsläppsgränserna för sådana flyktiga organiska föreningar på en lägre nivå **och att införa utsläppsgränser för tankning.**

(11) Det finns nu teknik som används över hela världen och som begränsar avdunstningsutsläppen av flyktiga organiska föreningar vid användning, parkering och tankning av fordon med bensenbränsle. Det är därför lämpligt att fastställa utsläppsgränserna för sådana flyktiga organiska föreningar på en lägre nivå **för nya fordon och medlemsstaterna får anta andra åtgärder på nationell nivå för att säkerställa att steg II-tankningskontroller på bensinstationer, enligt kommissionens direktiv 2014/99/EU, bibehåller sin effektivitet när**

***det gäller att kontrollera tankning av alla bensindrivna fordon.***

Or. en

### *Motivering*

*While it may be feasible to establish more stringent evaporative emission limits for new gasoline-powered vehicles, it is crucial to carefully assess whether the associated costs outweigh the benefits of reducing volatile organic compound (VOC) emissions. This consideration becomes particularly relevant given the anticipated phasing out of vehicles with internal combustion engines in the near future. Moreover, certain Member States already enforce Stage II vapor recovery system requirements at petrol stations, which involve efficiency monitoring to achieve comparable efficiency levels as Onboard Refueling Vapor Recovery (ORVR), across the entire vehicle fleet in the EU.*

## **Ändringsförslag 11**

### **Förslag till förordning**

#### **Skäl 12**

#### *Kommissionens förslag*

(12) Andra utsläpp än avgaser består av partiklar som avges från fordonens däck och bromsar. Utsläpp från däck beräknas vara den största källan till mikroplaster i miljön. Konsekvensbedömningen visar att andra utsläpp än avgaser förväntas utgöra upp till 90 % av alla partiklar som släpps ut från vägtransporter år 2050, eftersom avgaspartiklarna kommer att minska på grund av elektrifiering av fordon. Dessa andra utsläpp än avgaser bör därför mätas och begränsas. Kommissionen bör utarbeta en rapport om däckslitage senast i slutet av 2024 för att se över mätmetoderna och den senaste tekniken i syfte att **föreslå** gränsvärden för däckslitage.

#### *Ändringsförslag*

(12) Andra utsläpp än avgaser består av partiklar som avges från fordonens däck och bromsar. Utsläpp från däck beräknas vara den största källan till mikroplaster i miljön. Konsekvensbedömningen visar att andra utsläpp än avgaser förväntas utgöra upp till 90 % av alla partiklar som släpps ut från vägtransporter år 2050, eftersom avgaspartiklarna kommer att minska på grund av elektrifiering av fordon. Dessa andra utsläpp än avgaser bör därför mätas och begränsas. Kommissionen bör utarbeta en rapport om däckslitage senast i slutet av 2024 för att se över mätmetoderna och den senaste tekniken **som utvecklats i FN:s WP29 gemensamma GRBP/GRPE-arbetsgrupp för däckslitage** i syfte att **säkerställa konsekvens i definitionen av gränsvärden för däckslitage. Rapporten bör dessutom utförligt utvärdera effekterna av gränsvärdena och kraven för däckslitage, vilket kommer att ta itu med bristerna som identifierats i konsekvensbedömningen av denna förordning.**

### Motivering

*Kommissionen medger i konsekvensbedömningen att det fortfarande finns tekniska begränsningar när det gäller att fastställa lagstadgade gränsvärden och provningsmetoder för däckslitage. Av den anledningen rekommenderas det att göra ytterligare en skraddarsydd bedömning, som bör innehålla en utvärdering av EU:s förmåga att testa däckslitage.*

## Ändringsförslag 12

### Förslag till förordning

#### Skäl 14

#### *Kommissionens förslag*

(14) Fordon med drivbatterier, inklusive laddhybridfordon och batteriefordon, bidrar till att minska koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn. För att vinna och öka konsumenternas förtroende för sådana fordon måste de vara effektiva och hållbara. Det är därför viktigt att kräva att drivbatterierna behåller en stor del av sin ursprungliga kapacitet efter många års användning. Detta är särskilt viktigt för köpare av begagnade elfordon för att säkerställa att fordonet fortsätter att fungera som förväntat. Övervakning av batteriets **hälsotillstånd** bör därför krävas för alla fordon som använder drivbatterier. Dessutom bör minimikrav på batteriernas hållbarhet i personbilar införas, med beaktande av FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22 om batteriers hållbarhet för elfordon i drift.

#### *Ändringsförslag*

(14) Fordon med drivbatterier, inklusive laddhybridfordon och batteriefordon, bidrar till att minska koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn. För att vinna och öka konsumenternas förtroende för sådana fordon måste de vara effektiva och hållbara. Det är därför viktigt att kräva att drivbatterierna behåller en stor del av sin ursprungliga kapacitet efter många års användning. Detta är särskilt viktigt för köpare av begagnade elfordon för att säkerställa att fordonet fortsätter att fungera som förväntat. Övervakning av batteriets **räckviddstillstånd (SOCR) eller energitillstånd (SOCE)** bör därför krävas för alla fordon som använder drivbatterier. Dessutom bör minimikrav på batteriernas hållbarhet i personbilar införas, med beaktande av FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22 om batteriers hållbarhet för elfordon i drift.

### Motivering

*En uppdatering är nödvändig för teknisk noggrannhet eftersom termen "hälsotillstånd" inte ingår i FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22.*

## Ändringsförslag 13

### Förslag till förordning Skäl 15

#### *Kommissionens förslag*

(15) Manipulering av fordon för att ta bort eller inaktivera delar av de utsläpps begränsande systemen är ett välkänt problem. Detta leder till okontrollerade utsläpp och bör förhindras. Manipulering av vägmätaren leder till felaktiga körsträckor och försvårar en korrekt kontroll av fordonet i drift. **Det är därför av yttersta vikt att garantera högsta möjliga säkerhetsskydd för dessa system, med säkerhetscertifikat och lämpligt skydd mot manipulering för att se till att varken utsläpps begränsande system eller fordonets vägmätare kan manipuleras.**

#### *Ändringsförslag*

(15) Manipulering av fordon för att ta bort eller inaktivera delar av de utsläpps begränsande systemen är ett välkänt problem. Detta leder till okontrollerade utsläpp och bör förhindras **genom åtgärder för att motverka reklam, försäljning och montering av manipulationsanordningar.** Manipulering av vägmätaren leder till felaktiga körsträckor och försvårar en korrekt kontroll av fordonet i drift, därför **bör alla medlemsstater införa registrering av fordonets körsträcka när ett fordon underhålls eller vid periodiska tekniska inspektioner. Det är följaktligen viktigt att nya fordon utformas med lämpligt säkerhetsskydd för dessa system.**

Or. en

#### *Motivering*

*Enforcing a high level of security protection throughout a vehicle's lifespan from production would prove to be a significant challenge due to the continued availability of tampering services across the EU. To address this issue, it is necessary to prohibit the advertising, sale, and installation of tampering devices or services at both the EU and Member State levels. In fact, some Member States have already implemented effective measures such as official vehicle mileage recording during service intervals or the Periodical Technical Inspection (PTI) process to prevent vehicle tampering and improve security. These measures have proven to be successful in reducing the incidence of vehicle tampering.*

## Ändringsförslag 14

### Förslag till förordning Skäl 16

#### *Kommissionens förslag*

(16) Givare som monteras på fordon används redan i dag för att upptäcka avvikelser i **utsläpp** och för att begära

#### *Ändringsförslag*

(16) Givare **och andra sofistikerade strategier** som monteras på fordon används redan i dag **för att förbättra deras**

reparationer genom systemet för omborddiagnos (OBD-system). **Det OBD-system som för närvarande används upptäcker dock inte fel i tid eller på ett korrekt sätt, och det kan inte heller tvinga fram reparationer tillräckligt ofta och i tid.** Det är **därför** möjligt att fordonen släpper ut mycket mer än vad de får göra. De givare som **hittills** har använts för OBD-system **kan också användas för** att övervaka **och kontrollera** fordonens **utsläppsegenskaper på kontinuerlig basis via ett system för ombordövervakning (OBM-system).** OBM-systemet varnar också användaren om att utföra reparationer av motorn eller de utsläppsbegränsande systemen när så behövs. Det är **därför lämpligt att kräva att ett sådant system installeras och att reglera dess tekniska krav.**

**funktionalitet** för att upptäcka avvikelser i **avgasutsläpp, lagra uppgifter** och för att begära **behovet av** reparationer genom systemet för omborddiagnos (OBD-system) **och instrumentpanelens felfunktionsindikator (MI).** Det är möjligt att fordonen släpper ut mycket mer än vad de får göra, **beroende på hur snabbt förarna eller operatörerna tar itu med varningen som signaleras av MI.** I vissa fall kan givare som **vanligtvis** har använts för OBD-system också **tjäna syftet** att övervaka fordonens **avgasutsläpp, och därigenom förbättra effektiviteten och funktionaliteten hos OBD.**

Or. en

#### Motivering

Kommissionens förslag skildrar systemet för omborddiagnos (OBD-system) i dålig dager, vilket antyder att det har inneboende nackdelar. Denna karakterisering är dock obefogad, eftersom vissa givare, även om de inte kontrollerar utsläppsbeteende, ändå kan övervaka utsläppsbeteende i viss utsträckning.

## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning

#### Skäl 17

##### Kommissionens förslag

**(17) Tillverkarna kan välja att tillverka fordon som uppfyller lägre utsläppsgränser eller har en bättre batterihållbarhet än vad som krävs i denna förordning, eller som har avancerade tillbehör som geofencing och dynamisk reglering. Konsumenter och nationella myndigheter bör kunna identifiera sådana fordon genom lämplig dokumentation. Ett miljöfordonspass bör därför göras tillgängligt.**

##### Ändringsförslag

**utgår**

## Motivering

Även om tillverkare har friheten att överskrida myndighetskraven är det viktigt att denna lagstiftning inte oavsiktligt inför åtgärder som överskrider kraven i denna förordning, vilket leder till en högre övergripande ambitionsnivå.

## Ändringsförslag 16

Förslag till förordning  
Skäl 18*Kommissionens förslag*

(18) **Om** kommissionen **lägger fram ett förslag om** att **efter 2035** registrera nya **lätta** fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala bränslen utanför tillämpningsområdet för koldioxidnormerna för fordonsparken, och i enlighet med unionsrätten och unionens mål för klimatneutralitet, **måste** denna förordning ändras för att inkludera möjligheten att typgodkänna sådana fordon.

*Ändringsförslag*

(18) **För att anpassa sig till bestämmelserna i förordning (EU) 2023/851, rekommenderas det att** kommissionen **föreslår en åtgärd** att registrera nya fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala bränslen **efter 2035**, utanför tillämpningsområdet för koldioxidnormerna för fordonsparken och i enlighet med Unionsrätten och unionens mål för klimatneutralitet. Denna förordning **måste följaktligen** ändras för att inkludera möjligheten att typgodkänna sådana fordon.

Or. en

## Ändringsförslag 17

Förslag till förordning  
Skäl 19*Kommissionens förslag*

(19) Utsläpp från fordon som säljs av tillverkare av små serier **utgör en obetydlig del av** utsläppen i unionen. **En viss** flexibilitet **kan därför tillåtas i vissa av kraven** för sådana tillverkare. **Tillverkare av små serier bör därför kunna ersätta vissa provningar under typgodkännandet med försäkringar om överensstämmelse, medan tillverkare av ultrasmå serier bör**

*Ändringsförslag*

(19) Utsläpp från fordon som säljs av tillverkare av små serier **har en försumbar inverkan på de totala** utsläppen i unionen. **Av den anledningen är det lämpligt att tillhandahålla** flexibilitet för sådana tillverkare, **med tanke på överensstämmelsekraven som också föreskrivs i förordning (EU) 2023/851,**

**tillåtas använda laboratorieprovningar baserade på slumpmässiga körcykler vid verklig körning.**

**genom att skjuta upp tillämpningen av Euro 7-standarder till 2035.**

Or. en

### Motivering

*Att säkerställa samstämmighet med förordning (EU) 2023/851 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner.*

## Ändringsförslag 18

### Förslag till förordning Skäl 21

#### *Kommissionens förslag*

(21) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter när det gäller följande: tillverkarens skyldigheter som en del av typgodkännandet och de förfaranden, provningar och metoder som ska tillämpas för försäkran om överensstämmelse, kontroll av produktionsöverensstämmelse, kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift **och miljöfordonspass**; fordons tillbehör och beteckning; krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med fordonens, systemens, komponenternas och de separata tekniska enheternas hållbarhet samt OBM-systemens registrerings- och kommunikationsmöjligheter, även i syfte att utföra periodiska tekniska inspektioner och kontroller av trafiksäkerheten; krav och information som ska tillhandahållas av tillverkare av etappvis färdigbyggda fordon samt förfaranden för att fastställa koldioxidvärdet för dessa etappvis färdigbyggda fordon; tekniska delar, administrativa krav och dokumentationskrav för typgodkännande avseende utsläpp, kontroller, inspektioner och marknadskontroller samt

#### *Ändringsförslag*

(21) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter när det gäller följande: tillverkarens skyldigheter som en del av typgodkännandet och de förfaranden, provningar och metoder som ska tillämpas för försäkran om överensstämmelse, kontroll av produktionsöverensstämmelse **och** kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift; fordons tillbehör och beteckning; krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med fordonens, systemens, komponenternas och de separata tekniska enheternas hållbarhet samt OBM-systemens registrerings- och kommunikationsmöjligheter, även i syfte att utföra periodiska tekniska inspektioner och kontroller av trafiksäkerheten; krav och information som ska tillhandahållas av tillverkare av etappvis färdigbyggda fordon samt förfaranden för att fastställa koldioxidvärdet för dessa etappvis färdigbyggda fordon; tekniska delar, administrativa krav och dokumentationskrav för typgodkännande avseende utsläpp, kontroller, inspektioner och marknadskontroller samt

rapporteringskyldigheter, kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av produktionsöverensstämmelse; metoder och provningar för att i) mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, **inklusive slumpmässiga RDE-provningscykler och RDE-provningscykler när det gäller högsta utsläpp**, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning **och utsläpp vid tomgång**, ii) fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iii) tillhandahålla specifikationer för växlingsindikatorer, iv) fastställa hur släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> påverkar ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iv) mäta vevhusutsläpp, avdunstningsutsläpp och bromsutsläpp, v) utvärdera efterlevnaden av minimikraven på batteriernas hållbarhet, vi) bedöma överensstämmelsen för motorer och fordon i drift, tröskelvärden för överensstämmelse och prestandakrav, vii) provning och metoder för att säkerställa givarnas prestanda (OBD och OBM), viii) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, specifikation och egenskaper hos förarvarningssystem och metoder för att motivera föraren och för att bedöma om systemen fungerar korrekt; ix) metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, x) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, inklusive sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering, xi) metoder för att bedöma korrekt funktion hos typer som godkänts enligt särskilda Euro 7-beteckningar, xii) kriterier för typgodkännanden avseende utsläpp för tillverkare av små och ultrasmå serier, xiii) kontroller och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon, xiv) Prestandakrav för provningsutrustning. xv) specifikation

rapporteringskyldigheter, kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av produktionsöverensstämmelse; metoder och provningar för att i) mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning, ii) fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iii) tillhandahålla specifikationer för växlingsindikatorer, iv) fastställa hur släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> påverkar ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iv) mäta vevhusutsläpp, avdunstningsutsläpp och bromsutsläpp **i enlighet med FN:s WP29**, v) utvärdera efterlevnaden av minimikraven på batteriernas hållbarhet **i enlighet med FN:s WP29**, vi) bedöma överensstämmelsen för motorer och fordon i drift, tröskelvärden för överensstämmelse och prestandakrav, vii) provning och metoder för att säkerställa givarnas **övervakningsprestanda** (OBD och OBM), viii) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, specifikation och egenskaper hos förarvarningssystem och metoder för att motivera föraren och för att bedöma om systemen fungerar korrekt; ix) metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, (x) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, inklusive sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering, xi) metoder för att bedöma korrekt funktion hos typer som godkänts enligt särskilda Euro 7-beteckningar, xii) kriterier för typgodkännanden avseende utsläpp för tillverkare av små och ultrasmå serier, xiii) kontroller och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon, xiv) Prestandakrav för provningsutrustning. xv) specifikation av referensbränslen, metoder för att

av referensbränslen, metoder för att bedöma avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier, xvii) mäta däckslitage, samt xviii) **miljöfordonspassets format, uppgifter och metod för överföring av miljöfordonspassets uppgifter.** Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>50</sup>

bedöma avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier, xvii) mäta däckslitage **i enlighet med FN:s WP29,** samt xviii) **åtgärder för att klargöra tillämpningen av provningar som tillverkare, medlemsstater, tredje parter/kommissionen bör utföra för det ursprungliga typgodkännandet, produktionsöverensstämmelsen, överensstämmelsen hos fordon i drift och marknadskontrollen.** Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

---

<sup>50</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Or. en

### Motivering

*Det finns ingen anledning att hänvisa till miljöfordonspassen eftersom den nödvändiga fordonsinformationen redan finns. Det är också viktigt att konstatera att utsläpp vid tomgång från tunga fordon inte exakt återspeglar de faktiska körförhållandena och fordonsanvändningen, och därför är deras relevans i samband med typgodkännande- och provningsförfaranden otillräcklig för denna förordnings syften.*

## Ändringsförslag 19

### Förslag till förordning Skäl 22

#### Kommissionens förslag

(22) För att vid behov ändra eller komplettera icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller

#### Ändringsförslag

(22) För att vid behov ändra eller komplettera icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller

följande: provningsvillkor som bygger på uppgifter som samlas in vid provning av Euro 7-fordon, Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck; provningskrav, *särskilt* med hänsyn till den tekniska utvecklingen och uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon; *införande av fordonstillbehör och beteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkarna, men även* fastställande av gränsvärden för bromspartikelutsläpp och nötningsgränser för däcktyper samt minimikrav på batteriers prestanda *och hållbarhetsmultiplikatorer på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon och fastställande av definitioner och särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M2, M3, N2, N3*. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>51</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

---

<sup>51</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

följande: provningsvillkor som bygger på uppgifter som samlas in vid provning av Euro 7-fordon, Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck; *tillämpningen av* provningskrav, med hänsyn till den tekniska utvecklingen och uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon, *men endast för att minska den processuella komplexiteten*; fastställande av gränsvärden för bromspartikelutsläpp och nötningsgränser för däcktyper, *i enlighet med provningsmetoden och gränsvärden som utvecklats i FN:s WP29*, samt minimikrav på batteriers prestanda. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>51</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

---

<sup>51</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

Or. en

### *Motivering*

*Denna förordning måste ta vederbörlig hänsyn till den provningsmetod som fastställts av FN:s världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP29).*

## Ändringsförslag 20

### Förslag till förordning Skäl 25

#### *Kommissionens förslag*

(25) Det är viktigt att ge medlemsstaterna, de nationella typgodkännandemyndigheterna och de ekonomiska aktörerna tillräckligt med tid för att förbereda sig för tillämpningen av de nya regler som införs genom denna förordning. Tillämpningsdatumet bör därför skjutas upp. För lätta fordon bör tillämpningsdatumet vara ***så snart som det är tekniskt möjligt***, men för tunga fordon och släpfordon ***kan*** tillämpningsdatumet ***skjutas upp ytterligare två år***, eftersom omställningen till utsläppsfria fordon kommer att ***ta längre tid*** för tunga fordon.

#### *Ändringsförslag*

(25) Det är viktigt att ge medlemsstaterna, de nationella typgodkännandemyndigheterna och de ekonomiska aktörerna tillräckligt med tid för att förbereda sig för tillämpningen av de nya regler som införs genom denna förordning. Tillämpningsdatumet bör därför skjutas upp. För lätta fordon bör tillämpningsdatumet ***för nya typer*** vara ***36 månader efter antagandet av alla motsvarande genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning***, men för tunga fordon och släpfordon ***bör*** tillämpningsdatumet ***för nya typer*** vara ***48 månader efter antagandet av alla motsvarande genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning***, eftersom omställningen till utsläppsfria ***och utsläppsnåla*** fordon kommer att ***vara en stor teknisk utmaning som kräver ytterligare ledtid*** för tunga fordon.

Or. en

#### *Motivering*

*Rättssäkerhet är avgörande för tillverkarna eftersom det gör det möjligt för dem att planera och göra investeringar för framtiden, såsom att utveckla ny teknik eller bygga ut produktionsanläggningar, med tillförlitlighet att deras åtgärder kommer att följa lagen. Av det skälet bör denna förordning inbegripa en ledtid i den grundläggande rättsakten efter det att all motsvarande sekundärlagstiftning har slutförts.*

## Ändringsförslag 21

### Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1

*Kommissionens förslag*

1. I denna förordning fastställs gemensamma tekniska krav och administrativa bestämmelser för typgodkännande avseende utsläpp och marknadskontroll över motorfordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på deras koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och **energiförbrukning** samt batteriers hållbarhet.

*Ändringsförslag*

1. I denna förordning fastställs gemensamma tekniska krav och administrativa bestämmelser för typgodkännande avseende utsläpp och marknadskontroll över motorfordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på deras koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och **elenergiförbrukning** samt batteriers hållbarhet.

Or. en

**Ändringsförslag 22**

**Förslag till förordning  
Artikel 1 – punkt 1a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***1a. I samband med typgodkännande av utsläpp och marknadsövervakning av nytillverkade däck måste de tekniska kraven och administrativa bestämmelser som fastställs i denna förordning beaktas i samband med de tekniska kraven och administrativa bestämmelserna för däcken i förordningen om allmän säkerhet (EU) 2019/2144.***

Or. en

*Motivering*

*Med tanke på att förordningen om allmän säkerhet (EU) 2019/2144 fastställer krav för typgodkännande för nytillverkade däck C1, C2 och C3, är det nödvändigt att lägga till en referens och koppla den till bestämmelserna om däckslitage i denna förordning.*

**Ändringsförslag 23**

**Förslag till förordning  
Artikel 1 – punkt 2**

### *Kommissionens förslag*

2. I denna förordning fastställs regler för det ursprungliga typgodkännandet avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift, marknadskontroll, hållbarheten för utsläpps begränsande system och drivbatterier, system för ombordövervakning, säkerhetsbestämmelser för att begränsa manipulering och åtgärder för cybersäkerhet samt noggrann bestämning av koldioxidutsläpp, räckvidd vid eldrift, bränsle- och **energiförbrukning** och energieffektivitet.

### *Ändringsförslag*

2. I denna förordning fastställs **dessutom** regler för det ursprungliga typgodkännandet avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift, marknadskontroll, hållbarheten för utsläpps begränsande system och drivbatterier, system för ombordövervakning, säkerhetsbestämmelser för att begränsa manipulering och åtgärder för cybersäkerhet samt noggrann bestämning av koldioxidutsläpp, räckvidd vid eldrift, bränsle- och **elenergiförbrukning** och energieffektivitet.

Or. en

## **Ändringsförslag 24**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 1**

#### *Kommissionens förslag*

(1) typgodkännande avseende utsläpp: EU-typgodkännande som uppfyller de administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning när det gäller utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **energiförbrukning** och batteriers hållbarhet.

#### *Ändringsförslag*

(1) typgodkännande avseende utsläpp: EU-typgodkännande som uppfyller de administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning när det gäller utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **elenergiförbrukning** och batteriers hållbarhet.

Or. en

## **Ändringsförslag 25**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 2**

*Kommissionens förslag*

(2) ursprungligt typgodkännande avseende utsläpp: den första fasen i ett förfarande för typgodkännande avseende utsläpp innan myndigheterna beviljar typgodkännandeintyget för utsläpp och fordonen börjar tillverkas.

*Ändringsförslag*

(2) ursprungligt typgodkännande avseende utsläpp: den första fasen i ett förfarande för typgodkännande avseende utsläpp innan myndigheterna beviljar typgodkännandeintyget för utsläpp och fordonen, ***separata tekniska enheter eller komponenter*** börjar tillverkas.

Or. en

**Ändringsförslag 26**

**Förslag till förordning**

**Artikel 3 – stycke 2 – led 4**

*Kommissionens förslag*

(4) överensstämmelse hos fordon i drift: det arbete som utförs på fordon i trafik i syfte att kontrollera de hållbarhetskrav som fastställs i denna förordning.

*Ändringsförslag*

(4) överensstämmelse hos fordon i drift: det arbete som utförs på fordon, ***separata tekniska enheter eller komponenter*** i trafik i syfte att kontrollera de hållbarhetskrav som fastställs i denna förordning.

Or. en

**Ändringsförslag 27**

**Förslag till förordning**

**Artikel 3 – stycke 2 – led 5**

*Kommissionens förslag*

(5) motor: ett ***fordons*** framdrivningskälla.

*Ändringsförslag*

(5) motor: ett ***fordon med endast förbränningsmotor***s framdrivningskälla.

Or. en

## Ändringsförslag 28

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) avgasutsläpp: utsläpp från motorfordonets eller motorns avgasrör av samtliga följande ämnen: koldioxid, gasformiga, fasta **och flytande** föreningar samt vevhusutsläpp.

#### *Ändringsförslag*

(7) avgasutsläpp: utsläpp från motorfordonets eller motorns avgasrör av samtliga följande ämnen: koldioxid, gasformiga, fasta föreningar samt vevhusutsläpp.

Or. en

#### *Motivering*

*Avgasutsläpp avser vanligtvis de gaser och partiklar som släpps ut i atmosfären från ett fordons avgasrör. Dessa utsläpp kan innefatta kolmonoxid, kväveoxider, partiklar i atmosfären och andra föroreningar, men de är inte vätskor.*

## Ändringsförslag 29

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 9

#### *Kommissionens förslag*

(9) koldioxidutsläpp: utsläpp av koldioxid från **motorfordonets eller motorns** avgasrör.

#### *Ändringsförslag*

(9) koldioxidutsläpp: utsläpp av koldioxid från avgasrör.

Or. en

## Ändringsförslag 30

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 10

#### *Kommissionens förslag*

(10) kväveoxider: summan av **de kväveoxider** som släpps ut från avgasröret.

#### *Ändringsförslag*

(10) kväveoxider: summan av **NO och NO<sub>2</sub>** som släpps ut från avgasröret.

Or. en

## Motivering

*Teknisk rättelse.*

### Ändringsförslag 31

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 11

##### *Kommissionens förslag*

(11) partikelmassa eller PM: material som släpps ut från avgasröret eller bromsarna och som samlas upp på ett filtermedium.

##### *Ändringsförslag*

(11) partikelmassa eller PM: material som släpps ut från avgasröret eller bromsarna och som samlas upp på ett filtermedium ***i enlighet med det förfarande som föreskrivs i denna förordning.***

Or. en

## Motivering

*För att säkerställa rättslig klarhet är det viktigt att hänvisa till den provningsmetod som beskrivs i denna förordning.*

### Ändringsförslag 32

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 14

##### *Kommissionens förslag*

(14) ***partikelantal över 10 nm*** eller PN<sub>10</sub>: det totala antalet fasta partiklar som släpps ut från avgasröret eller avges från bromsarna ***och som har en diameter på minst 10 nm.***

##### *Ändringsförslag*

(14) ***10 nm-partikel*** eller PN<sub>10</sub>: det totala antalet fasta partiklar som släpps ut från avgasröret eller avges från bromsarna, ***uppmätt enligt bestämmelserna i denna förordning med en nominell avgränsningsstorlek vid 10 nm.***

Or. en

## Motivering

*Denna ändring överensstämmer med internationella regler och standarder, eftersom den befintliga definitionen är otillräcklig och inte tar hänsyn till avgränsningskonceptet som anges i FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22.*

## Ändringsförslag 33

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 18

*Kommissionens förslag*

(18) andra kolväten än metan: de totala kolväten som släpps ut från avgasröret exklusive metan.

*Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

Or. en

*Motivering*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

## Ändringsförslag 34

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 24

*Kommissionens förslag*

(24) beräkningsverktyg för fordonsenergiförbrukning eller Vecto: simuleringsverktyg som används för att fastställa koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och räckvidd vid eldrift för tunga fordon.  
***energiförbrukning: förbrukning av elenergi från alla framdrivningskällor i ett fordon.***

*Ändringsförslag*

(24) beräkningsverktyg för fordonsenergiförbrukning eller Vecto: simuleringsverktyg som används för att fastställa koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och räckvidd vid eldrift för tunga fordon.

Or. en

*Motivering*

*Detta ändringsförslag tar upp ett formateringsfel som identifierades i kommissionens förslag.*

## Ändringsförslag 35

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 24a (nytt)



*på fordonet vid tidpunkten för dess  
förstagångsregistrering.*

Or. en

*Motivering*

*Detta förtydligande är nödvändigt eftersom det är möjligt att ersätta det ursprungliga systemet med en annan enhet, och tredjepartssystem kan också användas för att säkerställa överensstämmelse.*

### **Ändringsförslag 38**

#### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 36**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(36) dynamisk reglering: system som justerar motorn, utsläpps begränsande system eller andra fordonsparametrar i syfte att förbättra bränsle- eller energiförbrukningen och effektiviteten hos det utsläpps begränsande systemet på grundval av den förväntade användningen av fordonet.*

*utgår*

Or. en

*Motivering*

*Denna definition är onödig eftersom moderna utsläpps begränsande system redan omfattas av befintliga krav på typgodkännande.*

### **Ändringsförslag 39**

#### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 37**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(37) system för omborddiagnos eller OBD-system: system som kan generera information från system för omborddiagnos (OBD-information), enligt definitionen i artikel 3.49 i förordning (EU) 2018/858, och som kan*

*(37) system för omborddiagnos eller OBD-system: i denna förordning ett system ombord på fordonet som kan upptäcka fel i de övervakade utsläpps begränsande systemen, lokalisera det troliga felet genom felkoder som finns*

*överföra denna information via OBD-porten och via luften.*

*lagrade i datorminnet och tända felfunktionsindikatorn (MI) för att meddela fordonets förare.*

Or. en

#### *Motivering*

*Using the definition of OBD and OBD information provided in UN Regulation 154 (UN R154) will prevent high costs. Requiring OTA transfer of OBD, OBFCM, or OBM data would entail considerable expenses for software development, hardware modification, and data processing and transmission capabilities in the vehicle. The costs of vehicle/back-end changes and cellular OTA data transfer would be disproportionate and difficult to justify, as the frequency and size of the data remain unknown. Instead, data can be obtained via the wired OBD interface established at a minimal additional cost during roadworthiness tests or by authorized dealers/repairers. This approach is consistent with what is already in place for OBFCM under Commission Implementing Regulation (EU) 2021/392.*

### **Ändringsförslag 40**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 3 – stycke 2 – led 37a (nytt)**

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

***(37a) information från system för omborrdiagnos eller OBD-information: information som genereras av ett system som finns ombord på ett fordon eller kopplat till en motor som kan upptäcka driftsstörningar och, i tillämpliga fall, kan signalera dem genom ett larmsystem, kan också identifiera det troliga felstället med hjälp av information som lagrats i ett datorminne och kan kommunicera denna information till utrustning eventuellt utanför fordonet.***

Or. en

#### *Motivering*

*Syftet med denna ändring är att säkerställa att OBD-, OBFCM- eller OBM-uppgifter kan samlas in och rapporteras på ett teknikneutralt och kostnadseffektivt sätt, vilket gör det möjligt för tillverkaren att förlita sig på de senaste protokollen och ta hänsyn till specifika regionala behov (såsom bristande nättäckning eller nationella sammanlänkingskrav i tredjeländer som följer EU:s ram för typgodkännande) i linje med den pågående horisontella EU-dataakten.*

## Ändringsförslag 41

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 38

#### *Kommissionens förslag*

(38) system för ombordövervakning eller OBM-system: system på ett fordon som kan **upptäcka antingen utsläppsöverskridanden eller när ett fordon i förekommande fall befinner sig i nollutsläppsläge, och som kan indikera förekomsten av sådana överskridanden med hjälp av information som lagrats i fordonet, och som kan överföra denna information via OBD-porten och via luften.**

#### *Ändringsförslag*

(38) system för ombordövervakning eller OBM-system: system på ett fordon som kan **övervaka utsläpp medan det beaktar OBM-mätningstoleranser och tillhandahåller information via OBD-porten och, alternativt, via luften.**

Or. en

#### *Motivering*

*Syftet med denna ändring är att säkerställa att OBD-, OBFCEM- eller OBM-uppgifter kan samlas in och rapporteras på ett teknikneutralt och kostnadseffektivt sätt, vilket gör det möjligt för tillverkaren att förlita sig på de senaste protokollen och ta hänsyn till specifika regionala behov (såsom bristande nättäckning eller nationella sammanlänkingskrav i tredjeländer som följer EU:s ram för typgodkännande) i linje med den pågående horisontella EU-dataakten.*

## Ändringsförslag 42

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 39

#### *Kommissionens förslag*

(39) ombordsystem för övervakning av bränsle- och **energiförbrukning** eller OBFCEM-system: programvara eller hårdvara som mäter och använder parametrar för fordon, motor, bränsle- eller elenergi och nyttolast/vikt i syfte att bestämma och lagra data om bränsle- och energiförbrukning och andra parametrar som är relevanta för att bestämma

#### *Ändringsförslag*

(39) ombordsystem för övervakning av bränsle- och **elenergiförbrukning** eller OBFCEM-system: programvara eller hårdvara som mäter och använder parametrar för fordon, motor, bränsle- eller elenergi och nyttolast/vikt i syfte att bestämma och lagra data om bränsle- och energiförbrukning och andra parametrar som är relevanta för att bestämma

fordonets bränsle- eller energiförbrukning och energieffektivitet i fordonet.

fordonets bränsle- eller energiförbrukning och energieffektivitet i fordonet.

Or. en

## Ändringsförslag 43

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 40

#### *Kommissionens förslag*

(40) manipulationsanordning:  
*programvara eller hårdvara som mäter temperatur, fordons hastighet, motorvarvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del av det utsläpps begränsande systemet för att minska effektiviteten hos det utsläpps begränsande systemet när fordonet körs.*

#### *Ändringsförslag*

(40) manipulationsanordning:  
*utformningskomponent som gör att ett fordon kan verka kompatibelt under provning men inte under normala körförhållanden, eller manipulerar uppgifter relaterade till givare, bränsle-/energiförbrukning, räckvidd vid eldrift eller batterihållbarhet, vilket leder till att fordonet inte uppfyller lagkrav när det körs utanför provningsförhållanden.*

Or. en

## Ändringsförslag 44

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 42

#### *Kommissionens förslag*

(42) utsläpp vid verklig körning eller RDE: utsläpp från ett fordon vid normala körförhållanden och utökade förhållanden som anges i tabellerna 1 och 2 i bilaga III.

#### *Ändringsförslag*

(42) utsläpp vid verklig körning eller RDE: utsläpp från ett fordon vid normala körförhållanden och *högst ett av de* utökade förhållanden *samtidigt* som anges i tabellerna 1 och 2 i bilaga III *och artikel 4 i förordning (EU) nr 595/2009 samt bilaga II till förordning (EU) nr 582/2011.*

Or. en

## Motivering

För att undvika förvirring angående den föreslagna förordningen är det viktigt att klargöra att det inte är möjligt att ha en blandning av flera utökade förhållanden samtidigt. Dessutom är det också nödvändigt att inbegripa hänvisningar till de specifika provningsvillkor som gäller för lätta och tunga fordon.

### Ändringsförslag 45

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 44

##### *Kommissionens förslag*

(44) manipulering: **de ekonomiska aktörernas eller oberoende aktörers** inaktivering eller ändring av motor, utsläpps begränsande anordning och system, framdrivningssystem, drivbatteri, vägmätare, OBFCM- eller OBD/OBM-system, inklusive all programvara eller andra logiska kontrollkomponenter i dessa system och deras data.

##### *Ändringsförslag*

(44) manipulering: inaktivering eller ändring av motor **eller elektrisk motor**, utsläpps begränsande anordning och system, framdrivningssystem, drivbatteri, vägmätare, OBFCM- eller OBD/OBM-system, inklusive all programvara eller andra logiska kontrollkomponenter i dessa system och deras data **för personlig vinning och som påverkar fordonets utsläpp. Detta utesluter de åtgärder som tas upp av FN:s föreskrift nr 155 (UN R155) eller andra relevanta FN-regelverk.**

Or. en

## Motivering

Ändringar som inte påverkar fordonsutsläpp och som sannolikt inte görs avsiktligt för personlig vinning bör inte omfattas av övervakningskrav enligt denna definition.

### Ändringsförslag 46

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 57a (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

**(57a) koldioxidneutralt bränsle: förnybart och/eller syntetiskt bränsle enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/2001, vilket inbegriper biobränslen, biogas, biomassabränsle, förnybart flytande och gasformigt**

*transportdrivmedel av icke-biologiskt ursprung eller återvunnet kolbaserat bränsle. Sådana bränslen har nettofritt koldioxidutsläpp under användning (e(u)), vilket indikerar att koldioxidekvivalenten av kolet som finns i bränslets kemiska sammansättning är biogent till sitt ursprung eller har förhindrats från att släppas ut i atmosfären. Alla andra förnybara och/eller syntetiska bränslen som uppfyller ovanstående villkor och hållbarhetskriterierna i direktiv (EU) 2018/2001 och tillhörande delegerade akter kan också uppfylla denna definition.*

Or. en

### *Motivering*

*Koldioxidneutrala bränslen definieras som bränslen, inklusive biobränsle, biogas, biomassabränsle, förnybart flytande och gasformigt transportbränsle av icke-biologiskt ursprung eller ett återvunnet kolbaserat bränsle, som endast släpper ut biogent koldioxid eller återvunnen koldioxid vid förbränning, vilket leder till cirkulära koldioxidutsläpp och en nettofri påverkan på klimatet. Denna definition är redan i linje med direktivet om förnybar energi II, vilket anger att alla bränslen som anges i direktivet bör betraktas som koldioxidneutrala bränslen.*

### **Ändringsförslag 47**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – stycke 2 – led 57b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(57b) kolkorrigeringsfaktor: faktor som tillämpar en korrigering av koldioxidutsläppen från avgasrör från fordon för bedömning av överensstämmelse, för att återspegla utsläppsintensiteten för växthusgaser och andelen koldioxidneutrala bränslen.**

Or. en

## Motivering

Det är inte korrekt att klassificera alla flytande och gasformiga bränslen som 100 % fossila bränslen, eftersom en ökande andel hållbara bränslen tillkommer på grund av regleringar som direktivet om förnybar energi. För att bättre utvärdera effekten av koldioxidneutrala bränslen på utsläppen av växthusgaser bör en kolkorrigeringsfaktor införas. Detta skulle ge en mer realistisk mätning av koldioxidutsläpp från bränsle och bidra till att stödja en mer omfattande klimatpolitik för den europeiska rörlighetssektorn.

### Ändringsförslag 48

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 62

##### *Kommissionens förslag*

(62) förhållande effekt/vikt: förhållandet mellan märkeffekt och vikt ***i körklart skick***.

##### *Ändringsförslag*

(62) förhållande effekt/vikt: förhållandet mellan märkeffekt och ***högsta tekniskt tillåtna lastade vikt enligt definitionen i bilaga XII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535***.

Or. en

## Motivering

Vid provning av utsläpp vid verklig körning (RDE-provning), är den relevanta vikten fordonets maximala vikt snarare än dess vikt i körklart skick.

### Ändringsförslag 49

#### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 63

##### *Kommissionens förslag*

(63) märkeffekt: motorns maximala nettoeffekt i kW.

##### *Ändringsförslag*

(63) märkeffekt: motorns ***eller elektriska motorns*** maximala nettoeffekt i kW.

Or. en

## Ändringsförslag 50

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 67

#### *Kommissionens förslag*

(67) utsläppsfri räckvidd: den maximala sträcka som ett **utsläppsfritt** fordon kan färdas tills drivbatteriet eller bränsletanken har tömts, vilket för fordon med endast eldrift motsvarar räckvidden vid eldrift.

#### *Ändringsförslag*

(67) utsläppsfri räckvidd: den maximala sträcka som ett fordon, **i utsläppsfritt läge när den kör i den lämpliga körcyklen enligt den här förordningen**, kan färdas tills drivbatteriet eller bränsletanken har tömts, vilket för fordon med endast eldrift motsvarar räckvidden vid eldrift.

Or. en

#### *Motivering*

*Med tanke på att definitionen hänvisar till fordon med endast eldrift separat avser den tydligt att den även omfattar laddhybridfordon. Dessa är inte utsläppsfria fordon, utan snarare fordon med utsläppsfritt läge.*

## Ändringsförslag 51

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 69

#### *Kommissionens förslag*

(69) batteriets hållbarhet: hållbarheten hos ett drivbatteri i form av dess **hälsotillstånd**.

#### *Ändringsförslag*

(69) batteriets hållbarhet **i fordon**: hållbarheten hos ett drivbatteri i form av dess **tillstånd för certifierad energi och dess tillstånd för certifierad räckvidd**.

Or. en

#### *Motivering*

*Ändring för att anpassa och säkerställa överensstämmelse med FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22.*

## Ändringsförslag 52

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 70

*Kommissionens förslag*

(70) ***hälsotillstånd***: det uppmätta eller uppskattade tillståndet för en specifik prestandamätare för ett fordon eller ett drivbatteri vid en specifik tidpunkt under dess livslängd, uttryckt i procent av den prestanda som fastställdes när fordonet eller drivbatteriet certifierades eller var nytt.

*Ändringsförslag*

(70) ***tillstånd för certifierad energi eller SOCE och tillstånd för certifierad räckvidd eller SOCR***: det uppmätta eller uppskattade tillståndet för en specifik prestandamätare för ett fordon (***räckvidd***) eller ett drivbatteri(***energi***) vid en specifik tidpunkt under dess livslängd, uttryckt i procent av den prestanda som fastställdes när fordonet eller drivbatteriet certifierades eller var nytt.

Or. en

*Motivering*

*Ändring för att anpassa och säkerställa överensstämmelse med FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22.*

**Ändringsförslag 53**

**Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 70a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

(70) ***hälsotillstånd***: det uppmätta eller uppskattade tillståndet för ett avgasutsläpps begränsande system vid en specifik tidpunkt under dess livslängd, uttryckt i procent av den prestanda som fastställdes när fordonet eller drivbatteriet certifierades eller var nytt.

*Ändringsförslag*

(70a) ***hälsotillstånd***: det uppmätta eller uppskattade tillståndet för ett avgasutsläpps begränsande system vid en specifik tidpunkt under dess livslängd, uttryckt i procent av den prestanda som fastställdes när fordonet eller drivbatteriet certifierades eller var nytt.

Or. en

*Motivering*

*Ändring för att anpassa och säkerställa överensstämmelse med FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22.*

**Ändringsförslag 54**

**Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 71**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(71) miljöfordonspass: dokument på papper och i digital form som innehåller information om ett fordons miljöprestanda vid registreringstillfället, inklusive gränsvärden för utsläpp av föroreningar, koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt samt batteriets hållbarhet och andra relaterade värden.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Detaljer om ett fordons miljöprestanda krävs redan i annan EU-lagstiftning och kan hittas i dokument som intyg om överensstämmelse.*

## **Ändringsförslag 55**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 72**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(72) förarvarningssystem för överskridande **utsläpp**: system som har utformats, konstruerats och installerats i ett fordon för att informera användaren om överskridande av **utsläpp** och för att tvinga fram reparationer.

(72) förarvarningssystem för överskridande **avgasutsläpp**: system som har utformats, konstruerats och installerats i ett fordon för att informera användaren om överskridande av **avgasutsläpp** och för att tvinga fram reparationer.

Or. en

## **Ändringsförslag 56**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 77**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(77) vinterdäck: däck vars slitbanemönster, gummiblandning eller struktur primärt utformats för att under**

**utgår**

*vinterförhållanden visa bättre prestanda än ett normalt däck i fråga om förmågan att inleda eller upprätthålla fordonets rörelse.*

Or. en

#### *Motivering*

*Definitioner som gäller däckslitagekrav kommer att inbegripas i den sekundärlagstiftning som används för att anpassa denna förordning till dem som fastställts av den gemensamma GRBP/GRPE-arbetsgruppen för däckslitage som genomförs under ledning av FN:s WP29.*

### **Ändringsförslag 57**

#### **Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 78**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(78) däck för särskilt bruk: däck avsedda för blandad körning både på väg och i terräng eller för annat särskilt bruk. Dessa däck är i första hand konstruerade för att inleda och upprätthålla fordonets rörelse vid terrängkörning.**

**utgår**

Or. en

#### *Motivering*

*Definitioner som gäller däckslitagekrav kommer att inbegripas i den sekundärlagstiftning som används för att anpassa denna förordning till dem som fastställts av den gemensamma GRBP/GRPE-arbetsgruppen för däckslitage som genomförs under ledning av FN:s WP29.*

### **Ändringsförslag 58**

#### **Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. Tillverkarna ska säkerställa att de nya fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning. Tillverkarna **ska** säkerställa att

1. Tillverkarna ska säkerställa att de nya fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning. **Från och med de specifika**

de nya komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, **bromssystem** och ersättande utsläppsbegränsande system som kräver typgodkännande och som de tillverkar och som säljs eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning.

**tillämpningsdatum som beskrivs i denna förordning ska** tillverkarna säkerställa att de nya komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, **bromsutsläppssystem** och ersättande utsläppsbegränsande system som kräver typgodkännande och som de tillverkar och som säljs eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning.

Or. en

#### Motivering

*Denna förordning syftar till att begränsa utsläpp från bromsar, men den gäller inte bromsar som en systemkomponent. Denna artikel bör därför hänvisa till bromsutsläppssystem, nämligen de anordningar som är monterade i fordon för att minimera mängden föroreningar som genereras av bromsning.*

### Ändringsförslag 59

#### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2

##### *Kommissionens förslag*

2. Tillverkarna ska konstruera, tillverka och montera fordonen så att de överensstämmer med denna förordning, inklusive att de uppfyller de utsläppsgränser som anges i bilaga I och att **de värden som anges i intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen** iakttas under fordonets hela livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV. Dessa fordon ska betecknas som "Euro 7-fordon".

##### *Ändringsförslag*

2. Tillverkarna ska konstruera, tillverka och montera fordonen så att de överensstämmer med denna förordning, inklusive att de uppfyller de utsläppsgränser som anges i bilaga I **medan de verkar enligt de villkor som anges i bilaga III och artikel 4 i förordning (EU) nr 595/2009 samt bilaga II till förordning (EU) nr 582/2011** och att typgodkännandedokumentationen iakttas under fordonets hela livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV. Dessa fordon ska betecknas som "Euro 7-fordon".

Or. en

#### Motivering

*Verkställighet av utsläppsgränser måste vara knutet till de villkor och livslängdskrav som anges i bilagorna, som är tillämpliga på lätta eller tunga fordon.*

## Ändringsförslag 60

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Vid kontroll av efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp, om provningen utförs under utökade **körförhållanden**, ska utsläppen delas med den delare för utökad körning som anges i bilaga III.

#### *Ändringsförslag*

Vid kontroll av efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp, om provningen utförs under **högst ett av de utökade körförhållandena vid samma tidpunkt**, ska utsläppen delas med den delare för utökad körning som anges i bilaga III **och artikel 4 i förordning (EC) nr 595/2009 samt bilaga II till förordning (EU) nr 582/2011.**

Or. en

#### *Motivering*

*Det är inte möjligt att ha en samtidig tillämpning av olika utökade förhållanden, och det är nödvändigt att specificera de särskilda kraven för både lätta och tunga fordon.*

## Ändringsförslag 61

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3 – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Utsläppen under regenerering av utsläpps begränsande system ska inkluderas som ett viktat genomsnitt baserat på regenereringens frekvens och varaktighet.

#### *Ändringsförslag*

Utsläppen under regenerering av utsläpps begränsande system ska inkluderas som ett viktat genomsnitt baserat på regenereringens frekvens och varaktighet. **Kontrollen av överensstämmelse ska inte inbegripa eller ta hänsyn till partisk körning.**

Or. en

## Ändringsförslag 62

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. Tillverkarna ska konstruera och tillverka komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, bromssystem och ersättande utsläppsbegränsande system på ett sådant sätt att de uppfyller kraven i denna förordning, inklusive de utsläppsgränser som anges i bilaga I.

#### *Ändringsförslag*

4. Tillverkarna ska konstruera och tillverka **system**, komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive, **för närvarande endast motorer, elektriska motorer**, drivbatterier, bromssystem och ersättande utsläppsbegränsande system på ett sådant sätt att de uppfyller kraven i denna förordning, inklusive de utsläppsgränser som anges i bilaga I **och de villkor som specificeras i bilaga III, artikel 4 i förordning (EC) nr 595/2009 samt bilaga II till förordning (EU) nr 582/2011.**

Or. en

#### *Motivering*

*Efter att lämpliga provningsförfaranden och gränsvärden för däckslitage har fastställts via sekundärlagstiftning, kan utbudet av komponenter och tekniska enheter som omfattas av denna artikel utökas till att omfatta däck. Tillverkarnas skyldigheter bör dessutom när det gäller gränsvärden och villkor uttryckligen anges i samband med varandra, och specifikt för lätta och tunga fordon.*

### **Ändringsförslag 63**

#### **Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 6 – led a**

#### *Kommissionens förslag*

(a) OBD-system som kan upptäcka felfungerande system som leder till överskridande **utsläpp** för att underlätta reparationer,

#### *Ändringsförslag*

(a) OBD-system som kan upptäcka felfungerande system som **man vet** leder till överskridande **avgasutsläpp** för att underlätta reparationer,

Or. en

#### *Motivering*

*Även om ett fel har potential att orsaka ett "utsläppsöverskridande" betyder det inte nödvändigtvis att det alltid kommer att leda till ett. Det är dessutom viktigt att konstatera att OBD-system endast är anpassade för att mäta avgasutsläpp.*

## Ändringsförslag 64

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 6 – led b

#### *Kommissionens förslag*

(b) OBM-system som kan **upptäcka utsläpp över utsläppsgränserna på grund av felfunktioner, ökad effektminskning eller andra situationer som ökar utsläppen,**

#### *Ändringsförslag*

(b) OBM-system som kan **övervaka avgasutsläpp inom toleransintervallet för OBM-mätningar,**

Or. en

#### *Motivering*

*Utsläppsöverskridanden kan inte mätas exakt, och det finns för närvarande inget etablerat förfarande för att bedöma dem, därför bör OBM-system endast användas för att övervaka funktioner. Det är dessutom viktigt att konstatera att OBD-system är anpassade endast för att mäta avgasutsläpp.*

## Ändringsförslag 65

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 6 – led c

#### *Kommissionens förslag*

(c) OBFCM-system för övervakning av fordonets bränsle- och **energiförbrukning** vid verklig körning och andra relevanta parametrar, t.ex. nyttolast/vikt, som behövs för att fastställa fordonets bränsle- och energieffektivitet vid verklig körning,

#### *Ändringsförslag*

(c) OBFCM-system för övervakning av fordonets bränsle- och **elenergiförbrukning** vid verklig körning och, **för fordon i kategori N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>,** andra relevanta parametrar, t.ex. nyttolast/vikt, som behövs för att fastställa fordonets bränsle- och energieffektivitet vid verklig körning,

Or. en

#### *Motivering*

*Denna ändring lägger till en uttrycklig hänvisning till fordon i kategorierna N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>, eftersom övervakning av lätta fordons nyttolast eller vikt skulle vara oproportionerlig och onödig för syftena med denna förordning.*

## Ändringsförslag 66

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 6 – led d

#### *Kommissionens förslag*

(d) övervakning av **hälsotillståndet** hos drivbatteri och **utsläppssystem**,

#### *Ändringsförslag*

(d) övervakning av **tillstånd för certifierad räckvidd och tillstånd för certifierad energi** hos drivbatteri och **övervakning av hälsotillståndet för avgasutsläpps begränsande system**,

Or. en

#### *Motivering*

*Analys baserad på FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22 har kommit fram till att övervakning av hälsotillstånd kanske inte är den mest effektiva parametern för att bedöma tillståndet för elfordonsbatterier. På grund av detta föreslås det att i stället använda tillstånd för certifierad energi och tillstånd för certifierad räckvidd, eftersom de överensstämmer med FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22.*

## Ändringsförslag 67

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 6 – led e

#### *Kommissionens förslag*

(e) förarvarningssystem för överskridande **utsläpp**,

#### *Ändringsförslag*

(e) förarvarningssystem för överskridande **avgasutsläpp**,

Or. en

## Ändringsförslag 68

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 6 – led g

#### *Kommissionens förslag*

(g) anordningar som överför fordonsgenererade data som används för att uppfylla denna förordning och OBFCEM-data, i syfte att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska

#### *Ändringsförslag*

(g) anordningar som överför fordonsgenererade data **tillsammans med godkännandenumret och typgodkännandevarianten** som används för att uppfylla denna förordning och

vägkontroller via luften, och i syfte att kommunicera med laddningsinfrastruktur och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.

OBFCEM-data, i syfte att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller via luften, **alternativt** och i syfte att kommunicera med laddningsinfrastruktur och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner **och också för att tillhandahålla tredjepartstjänster till fordonsanvändaren i syfte att förbättra fordonsanvändningen, minska energianvändning och utsläpp eller förlänga livslängden för batteriet vid användning.**

Or. en

#### *Motivering*

*Det obligatoriska kravet på överföring via luften (OTA) av uppgifter bör omvärderas, eftersom det finns genomförbara alternativ tillgängliga för att hantera fordonsparken, som beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

#### **Ändringsförslag 69**

##### **Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 7 – led ea (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(ea) elektriska motorer och relaterade kontrollenheter,**

Or. en

#### **Ändringsförslag 70**

##### **Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 8**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

8. Tillverkaren ska förhindra att de sårbarheter som avses i punkt 7 kan utnyttjas. **När en sådan sårbarhet upptäcks ska tillverkaren avlägsna**

8. Tillverkaren ska **vidta åtgärder för att** förhindra att de sårbarheter som avses i punkt 7 kan utnyttjas **i största möjliga utsträckning baserat på bästa tillgängliga**

*sårbarheten genom programuppdatering eller på annat lämpligt sätt.*

*kunskap vid tidpunkten för typgodkännandet.*

Or. en

*Motivering*

*Den andra meningen i denna punkt erkänner att det är utmanande att helt förhindra möjligheten till manipulering, vilket gör det opraktiskt att förvänta sig att tillverkare ska utforma fordon baserat på potentiella manipulationsmetoder eller framtida uppgiftsöverföringsstandarder som för närvarande är okända. Det är därför inte rimligt att hålla tillverkarna ansvariga för händelser som kan inträffa under fordonets livslängd och som ligger utanför deras kontroll.*

### **Ändringsförslag 71**

#### **Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 10**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**10. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser om förfaranden, provningar och metoder för att kontrollera att kraven i punkterna 1–9 uppfylls. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*För att förbättra klarhet angående rättsläget bör artiklarna 14–17 införliva alla bestämmelser som rör sekundärlagstiftning.*

### **Ändringsförslag 72**

#### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1. Tillverkarna får beteckna de fordon de tillverkar som "Euro 7+."**

**utgår**

*fordon” om dessa fordon uppfyller följande krav:*

*(a) För fordon med endast förbränningsmotorer och ej externt laddbara hybridfordon genom att förklara att de uppfyller minst 20 % lägre utsläppsgränser än de som anges i bilaga I för gasformiga föroreningar och en storleksordning lägre utsläppsgränser för partikelutsläpp.*

*(b) För externt laddbara hybridfordon genom att förklara att de uppfyller minst 20 % lägre utsläppsgränser än de som anges i bilaga I för gasformiga föroreningar, en storleksordning lägre utsläppsgränser för partikelutsläpp och en batterihållbarhet som är minst 10 procentenheter högre än de krav som anges i bilaga II.*

*(c) För fordon med endast eldrift genom att deklarerat att batteriets hållbarhet är minst 10 procentenheter högre än de krav som anges i bilaga II.*

Or. en

#### *Motivering*

*The term "may" in relation to manufacturers' compliance with Euro 7+ standards suggests that compliance is optional. However, compliance with these standards may be essential to access certain territories due to city access requirements, effectively making Euro 7+ the de-facto standard. To ensure consistency, the requirement for HDV vehicles to comply with Euro 7+ should be mandatory. Furthermore, assigning 10 percentage points for PEV in the first step at 5 years may not be appropriate for accounting for the physical aging of a vehicle, and achieving a 90% reduction for particulate matter number may be unfeasible under the required Real Driving Emissions (RDE) conditions.*

### **Ändringsförslag 73**

#### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2. Dessa fordons överensstämmelse med kraven i punkt 1 ska kontrolleras mot de angivna värdena. *utgår***

Or. en

*Motivering*

*I enlighet med strykningen av punkt 1. De angivna kraven skulle potentiellt kunna användas av lokala myndigheter för att begränsa tillträde till vissa zoner med låga utsläpp, vilket tillåter endast ett begränsat antal fordon att komma in. De föreslagna klassificeringarna är dessutom inte genomförbara för tunga fordon och skulle inte tjäna något syfte för att kategorisera dem. En annan metod bör övervägas för att klassificera sådana fordon.*

### **Ändringsförslag 74**

#### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 3**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3. Tillverkarna får beteckna fordon som "Euro 7A-fordon" om dessa fordon är utrustade med dynamisk reglering. *utgår***  
*Användningen av dynamisk reglering ska visas för typgodkännandemyndigheterna under typgodkännandet och kontrolleras under fordonets livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV.*

Or. en

*Motivering*

*Detta gäller alla moderna utsläppsbegränsande system och kräver ingen specifik beteckningsväg, inte ens som ett alternativ.*

### **Ändringsförslag 75**

#### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4**

### *Kommissionens förslag*

4. Tillverkarna får beteckna fordon som ”Euro 7G-fordon” om dessa fordon är utrustade med förbränningsmotorer med geofencing-teknik. ***Tillverkaren ska installera ett förarvarningssystem i dessa fordon för att informera användaren när drivbatterierna nästan är tomma och för att stanna fordonet om det inte laddas inom 5 km från den första varningen när det körs i nollutsläppsläge. Tillämpningen av sådan geofencing-teknik kan kontrolleras under fordonets livstid.***

### *Ändringsförslag*

4. Tillverkarna får beteckna fordon ***i kategori M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>*** som ”Euro 7G-fordon” om dessa fordon är utrustade med förbränningsmotorer med geofencing-teknik.

Or. en

### *Motivering*

*Geofencing kan säkerställa tillgång till begränsade områden för hybridfordon (t.ex. zoner med låga utsläpp), men bara om det genomförs konsekvent i EU:s städer – en lapptäckestrategi kan inte tillämpas på den inre marknaden. En tydlig definition av geofencing-teknik är därför nödvändig om den ska inkluderas som ett alternativ, och befintlig OEM-teknik bör inte uteslutas från detta alternativ. Med tanke på att Euro 7G-kraven endast gäller hybridbilar med positionsbestämning är dessa krav inte relevanta för tunga fordon.*

## **Ändringsförslag 76**

### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4a (ny)**

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

***(4a.) Tillverkare ska ha möjlighet att beteckna fordon som ”Euro 7 NF-fordon” om de drivs av koldioxidneutrala bränslen, enligt definitionen i artikel 3. Detta gäller fordon som körs enbart på koldioxidneutrala bränslen eller en blandning av konventionella och koldioxidneutrala bränslen, under hela sin livslängd. Om ett fordon enbart använder koldioxidneutrala bränslen kommer koldioxidutsläppen att anses vara noll enligt förordning (EU) 2023/851 och den pågående förordningen om***

**standarder för koldioxidutsläpp för tunga fordon.**

Or. en

*Motivering*

*Säkrar överensstämmelse med förordning (EU) 2023/851.*

## **Ändringsförslag 77**

### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 5**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5. Tillverkarna får konstruera fordon som kombinerar två eller flera av de egenskaper som avses i punkterna 1, 2 eller 3 och beteckna dem med en kombination av symboler och bokstäver, till exempel "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".** **utgår**

Or. en

*Motivering*

*Geofencing kan säkerställa tillgång till begränsade områden för hybridfordon (t.ex. zoner med låga utsläpp), men bara om det genomförs konsekvent i EU:s städer – en lapptäckestrategi kan inte tillämpas på den inre marknaden. En tydlig definition av geofencing-teknik är därför nödvändig om den ska inkluderas som ett alternativ, och befintlig OEM-teknik bör inte uteslutas från detta alternativ. Dessa krav gäller dessutom inte tunga fordon.*

## **Ändringsförslag 78**

### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 6**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**6. På tillverkarens begäran får typgodkännandemyndigheten för *N<sub>2</sub>-fordon* med en totalvikt på *mellan 3,5 och 4,0 ton som härrör från en N<sub>1</sub>-fordonstyp* bevilja ett typgodkännande avseende**

**6. På tillverkarens begäran får typgodkännandemyndigheten för *fordon med kategorin N<sub>2</sub> och M<sub>2</sub>* med en totalvikt på *5,0 ton eller mindre* bevilja ett typgodkännande avseende utsläpp för N<sub>1</sub>-**

utsläpp för N<sub>1</sub>-fordonstyp. Sådana fordon ska betecknas som "Euro 7ext-fordon".

fordonstyp. Sådana fordon ska betecknas som "Euro 7ext-fordon".

Or. en

### *Motivering*

*För att förenkla tillverkningsprocesser och minska höga efterlevnadskostnader rekommenderas att undantaget för N2- och M2-fordon utökas till en totalvikt på 5,0 ton. Bakgrunden till detta förslag är att dessa fordonstyper ofta delar samma plattform som M1- och N1-fordon. Denna viktgräns överensstämmer med Vecto, den andra ändringen av förordning (EU) 2017/2400, som fastställer certifieringsstandarder för mätning av koldioxidutsläpp i medelstora lastbilar, tunga lastbilar och tunga bussar.*

## **Ändringsförslag 79**

### **Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 7**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**7. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser om förfaranden, provningar och metoder för att kontrollera att kraven i punkterna 1–6 uppfylls. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.**

**utgår**

Or. en

### *Motivering*

*För att förbättra klarhet angående rättsläget bör artiklarna 14–17 införliva alla bestämmelser som rör sekundärlagstiftning.*

## **Ändringsförslag 80**

### **Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2. Tillverkarna ska säkerställa att dessa fordon uppfyller de värden för**

**utgår**

***koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning och energieffektivitet som anges i enlighet med bestämmelserna i denna förordning under fordonets livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV.***

Or. en

#### *Motivering*

*Detta krav strider mot konceptet med koldioxidverifiering i drift, som för närvarande utvecklas av kommissionen enligt kraven i förordning (EU) 2023/851 och bör därför tas bort.*

### **Ändringsförslag 81**

#### **Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3**

##### *Kommissionens förslag*

3. Tillverkarna ska säkerställa att OBFCEM-, OBD- och OBM-system och åtgärder mot manipulering som installeras i dessa fordon **uppfyller bestämmelserna i denna förordning** så länge fordonet används.

##### *Ändringsförslag*

3. Tillverkarna ska säkerställa att **utformningen och funktionaliteten hos** OBFCEM-, OBD- och OBM-system och åtgärder mot manipulering som installeras i dessa fordon **förblir oförändrad** så länge fordonet används.

Or. en

#### *Motivering*

*Att säkerställa efterlevnad av föreskrifter under hela livslängden för ett fordon är utmanande och inte praktiskt genomförbart för tillverkarna, eftersom de i praktiken skulle behöva ta hänsyn till bland annat olika förhållanden och användning, effekterna av tid/användning samt ägande och ansvar.*

### **Ändringsförslag 82**

#### **Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4**

##### *Kommissionens förslag*

4. De krav som avses i punkterna 1–3 ska tillämpas på fordon för alla typer av bränslen eller energikällor som de drivs med. Samma krav ska också tillämpas på

##### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

alla separata tekniska enheter och komponenter som är avsedda för sådana fordon.

Or. en

### Ändringsförslag 83

#### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 6 – inledningen

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

6. De OBM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna

*(Berör inte den svenska versionen.)*

Or. en

*Motivering*

*Detaljeringsgraden som anges i denna punkt skapar en konflikt, eftersom det för närvarande inte finns några krav som anges för OBM i den grundläggande akten. Dessa krav kommer att definieras fullständigt först i ett senare skede genom en delegerad akt, som för närvarande inte kan utvärderas av medlagstiftarna.*

### Ändringsförslag 84

#### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 6 – led a

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(a) registrera omfattningen och varaktigheten av alla utsläppsöverskridanden,***

***utgår***

Or. en

*Motivering*

*Gränsvärden som uttrycks i mg/km har ingen tidslängd kopplad till sig och dessutom kan OBM inte initiera en reparation. Det obligatoriska kravet på överföring via luften (OTA) av uppgifter bör därför omprövas, eftersom det redan finns genomförbara alternativ tillgängliga för att hantera fordonsparken, som beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

## Ändringsförslag 85

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 6 – led b

#### *Kommissionens förslag*

(b) överföra data om fordonets **utsläppsegenskaper, inklusive data från föroreningsgivare och avgasflödesdata**, via OBD-porten och via luften, även i samband med trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller<sup>55</sup>, <sup>56</sup>,

---

<sup>55</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 134).

<sup>56</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 129).

#### *Ändringsförslag*

(b) överföra data om fordonets **avgasutsläppsegenskaper**, via OBD-porten och, **alternativt**, via luften, även i samband med trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller<sup>55</sup>, <sup>56</sup> **eller i syfte att tillhandahålla tredjepartstjänster som hjälper fordonsanvändare att minska utsläppen i användningsfasen**,

---

<sup>55</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 134).

<sup>56</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 129).

Or. en

#### *Motivering*

*Gränsvärden som uttrycks i mg/km har ingen tidslängd kopplad till sig och dessutom kan OBM inte initiera en reparation. Det obligatoriska kravet på överföring via luften (OTA) av uppgifter bör därför omprövas, eftersom det redan finns genomförbara alternativ tillgängliga för att hantera fordonsparken, som beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

## Ändringsförslag 86

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 6 – led c

(c) **begära reparation av fordonet när utgår  
förarvarningssystemet meddelar att det  
finns kraftigt överskridande av utsläpp.**

Or. en

*Motivering*

*Gränsvärden som uttrycks i mg/km har ingen tidslängd kopplad till sig och kan OBM inte initiera en reparation. Med tanke på detta bör det obligatoriska kravet på överföring via luften (OTA) av uppgifter omvärderas. Detta beror på att det finns alternativa metoder tillgängliga för att effektivt hantera fordonsparken, som beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

**Ändringsförslag 87**

**Förslag till förordning  
Artikel 6 – punkt 7**

7. De OBFCM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna överföra **de** fordonsdata som de registrerar via OBD-porten och via luften.

7. De OBFCM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna överföra **all relevanta** fordonsdata **som krävs rättsligt** som de registrerar via OBD-porten och, **alternativt**, via luften.

Or. en

*Motivering*

*Det är viktigt att nämna att vissa typer av uppgifter, inklusive personliga positionsuppgifter, inte kan överföras på grund av EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 (GDPR). Dessutom utgör överföringen av stora volymer fordonsdata med en frekvens som för närvarande är okänd potentiella säkerhetsproblem och förblir ett olöst problem.*

**Ändringsförslag 88**

**Förslag till förordning  
Artikel 6 – punkt 8**

### *Kommissionens förslag*

8. För fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk eller som inte uppfyller kraven i denna förordning ska tillverkarna **omedelbart** vidta nödvändiga korrigerande åtgärder, inklusive reparationer eller ändringar av dessa fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, för att säkerställa att de uppfyller kraven i denna förordning. Tillverkarna eller andra ekonomiska aktörer ska dra tillbaka fordonet från marknaden eller återkalla det, beroende på vad som är lämpligt. Tillverkaren ska omedelbart med lämpliga uppgifter informera den typgodkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet om den bristande överensstämmelsen.

### *Ändringsförslag*

8. För fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk eller som inte uppfyller kraven i denna förordning ska tillverkarna, ***i enlighet med angivna förfarandena i motsvarande genomförandeakter och delegerade akter***, vidta nödvändiga korrigerande åtgärder, inklusive reparationer eller ändringar av dessa fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, för att säkerställa att de uppfyller kraven i denna förordning. Tillverkarna eller andra ekonomiska aktörer ska dra tillbaka fordonet från marknaden eller återkalla det, beroende på vad som är lämpligt. Tillverkaren ska omedelbart med lämpliga uppgifter informera den typgodkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet om den bristande överensstämmelsen.

Or. en

### **Ändringsförslag 89**

#### **Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 9**

### *Kommissionens förslag*

9. ***Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser om krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med de skyldigheter som avses i punkterna 1–8. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.***

### *Ändringsförslag*

***utgår***

Or. en

## Motivering

För att förbättra klarhet angående rättsläget bör artiklarna 14–17 införliva alla bestämmelser som rör sekundärlagstiftning.

### Ändringsförslag 90

#### Förslag till förordning

##### Artikel 7 – punkt 2

###### *Kommissionens förslag*

2. Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller kraven på RDE, korrigering av CO<sub>2</sub>-omgivningstemperaturen, OBD, OBM, utsläpp och batteriers hållbarhet, kontinuerlig eller periodisk regenerering, skydd mot manipulering samt vevhus enligt bilaga V. ***Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller användningen av tillbehören dynamisk reglering och geofencing när tillverkaren väljer dessa tillbehör.***

###### *Ändringsförslag*

2. Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller kraven på RDE, korrigering av CO<sub>2</sub>-omgivningstemperaturen, OBD, OBM, utsläpp och batteriers hållbarhet, kontinuerlig eller periodisk regenerering, skydd mot manipulering samt vevhus enligt bilaga V.

Or. en

## Motivering

*Skyldigheten att utfärda en försäkran om överensstämmelse för adaptiva kontroller och geofencing kan inte verkställas förrän motsvarande krav har antagits i relevant sekundärlagstiftning.*

### Ändringsförslag 91

#### Förslag till förordning

##### Artikel 7 – punkt 4

###### *Kommissionens förslag*

4. ***Tillverkarna ska utfärda ett miljöfordonspass för varje fordon och överlämna passet till fordonets köpare***

###### *Ändringsförslag*

***utgår***

*tillsammans med fordonet genom att hämta relevanta uppgifter från källor, t.ex. intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen. Tillverkaren ska se till att miljöfordonspassets uppgifter finns tillgängliga för visning i fordonets elektroniska system och att de kan överföras från fordonet till utrustning utanför fordonet.*

Or. en

#### *Motivering*

*Europeisk lagstiftning kräver redan inkludering av information om fordons miljöprestanda och det ingår till exempel i intyg om överensstämmelse. All nödvändig information är katalogiserad i EU:s öppenhetsförteckning, enligt kommissionens förordning (EU) 2018/1832, för att testa att informationen är lättillgänglig för marknadskontroll.*

### **Ändringsförslag 92**

#### **Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 5**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa provning och kontroll av överensstämmelse samt förfaranden för typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift, försäkran om överensstämmelse och miljöfordonspass enligt punkterna 1–4. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.**

**utgår**

Or. en

#### *Motivering*

*För att förbättra klarhet angående rättsläget bör artiklarna 14–17 införliva alla bestämmelser som rör sekundärlagstiftning.*

## Ändringsförslag 93

### Förslag till förordning Artikel 7a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 7a*

#### *Särskilda bestämmelser som rör slitage på fordonsdäck*

*Klassificeringen och definitionerna av däck för typgodkännande baserade på slitageutsläpp ska överensstämma med de enhetliga bestämmelser som fastställts i FN:s WP29 för godkännande av däck avseende typgodkännande av däckslitageutsläpp. Dessa bestämmelser bör införlivas i denna förordning genom en delegerad akt i enlighet med artikel 16. Eventuella undantag från dessa krav bör fastställas genom definitionerna som gäller krav på däckslitage och inkluderas i den delegerade akt som anpassar denna förordning till definitionerna i FN:s WP29 och införlivas med denna förordning genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.*

Or. en

## Ändringsförslag 94

### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. När det gäller utsläpp av föroreningar får tillverkare av små serier ersätta de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7 och 9 i bilaga V med försäkringar om överensstämmelse. Överensstämmelsen för fordon som konstrueras och släpps ut på marknaden av små tillverkare får provas för överensstämmelse i drift och marknadskontroll i enlighet med tabellerna

1. När det gäller utsläpp av föroreningar får tillverkare av små **och mycket små** serier ersätta de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7 och 9 i bilaga V med försäkringar om överensstämmelse. Överensstämmelsen för fordon som konstrueras och släpps ut på marknaden av små tillverkare får provas för överensstämmelse i drift och marknadskontroll i enlighet med tabellerna

2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V. Provingar av produktionsöverensstämmelse enligt bilaga V ska inte krävas. Artikel 4.4 b ska inte tillämpas på tillverkare av små serier.

2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V. Provingar av produktionsöverensstämmelse enligt bilaga V ska inte krävas. Artikel 4.6 b ska inte tillämpas på tillverkare av små **och mycket små** serier.

Or. en

### *Motivering*

*Det finns ett skrivfel i hänvisningen till "Artikel 4.4 b", som i stället bör hänvisa till "Artikel 4.6 b." Dessutom rekommenderas att tillverkare av mycket små serier, i tillägg till tillverkare av små serier, också undantas från OBM-krav.*

## **Ändringsförslag 95**

### **Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2**

#### *Kommissionens förslag*

2. Tillverkare av ultrasmå serier ska uppfylla de utsläppsgränser som anges i bilaga I i laboratorieprovingar baserade på **slumpmässiga** körcykler vid verklig körning för överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll.

#### *Ändringsförslag*

2. Tillverkare av ultrasmå serier ska uppfylla de utsläppsgränser som anges i bilaga I i laboratorieprovingar baserade på körcykler vid verklig körning för överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll.

Or. en

## **Ändringsförslag 96**

### **Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

**1. När det gäller typgodkännanden för etappvis färdigbyggda fordon ska tillverkarna av den andra etappen eller efterföljande etapper vara ansvariga för typgodkännandet avseende utsläpp om de ändrar någon del av fordonet som enligt de uppgifter som tillhandahållits av tillverkarna av den föregående etappen**

#### *Ändringsförslag*

**utgår**

**kan påverka utsläppen eller batteriets hållbarhet.**

Or. en

*Motivering*

*Flerstegstillverkare har ingen kontroll över förorenande utsläpp eftersom det är den ursprungliga tillverkarens ansvar som erhåller motortypgodkännandet att säkerställa att motorsystemet, inklusive efterbehandlingssystemet för avgaser, är korrekt monterat och underhållet. Dessutom genomför Euro VI-metoden redan ändamålsenlig provning på väg för tunga fordon.*

**Ändringsförslag 97**

**Förslag till förordning  
Artikel 9 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de administrativa kraven och de uppgifter som ska tillhandahållas av tillverkarna av den föregående etappen i enlighet med punkt 1 samt förfaranden för att fastställa koldioxidutsläppen från sådana fordon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*För att förbättra klarhet angående rättsläget bör artiklarna 14–17 införliva alla bestämmelser som rör sekundärlagstiftning.*

**Ändringsförslag 98**

**Förslag till förordning  
Artikel 10 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1. De nationella godkännandemyndigheterna ska vidta**

**1. De nationella godkännandemyndigheterna ska vidta**

åtgärder för att bevilja typgodkännanden avseende utsläpp för fordonstyper, komponenter och separata tekniska enheter och för att utföra provningar, kontroller och inspektioner för att kontrollera att tillverkarna uppfyller kraven på produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift i enlighet med bilaga V.

åtgärder för att bevilja typgodkännanden avseende utsläpp för fordonstyper, **system**, komponenter och separata tekniska enheter och för att utföra provningar, kontroller och inspektioner för att kontrollera att tillverkarna uppfyller kraven på produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift i enlighet med bilaga V.

Or. en

## Ändringsförslag 99

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Från och med *den ...*  
*[Publikationsbyrå: för in datum = datum för denna förordnings ikraftträdande]* får de nationella godkännandemyndigheterna, om en tillverkare begär det, inte vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för en ny typ av fordon eller motor, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon som uppfyller kraven i denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

3. Från och med datum för ikraftträdande *för alla genomförandeakter och delegerade akter som har antagits i enlighet med denna förordning som är tillämpliga för den relevanta fordonskategorin* får de nationella godkännandemyndigheterna, om en tillverkare begär det, inte vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för en ny typ av fordon eller motor, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon som uppfyller kraven i denna förordning.

Or. en

#### *Motivering*

*Ändringen är anpassad till de ändringar som införts enligt artikel 10.*

## Ändringsförslag 100

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3a (ny)

**3a. Från och med 36 månader efter alla genomförandeakters och delegerade akters, som är relevanta för fordonskategorin i fråga, ikraftträdande och i enlighet med de särskilda bestämmelser för system, komponenter samt separata tekniska enheter ska de nationella godkännandemyndigheterna, av skäl som hänför sig till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriers hållbarhet, när det gäller nya fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>, vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp som inte uppfyller kraven i denna förordning.**

Or. en

#### Motivering

Den av kommissionen föreslagna tidsplanen kan inte genomföras av både tillverkare av originalutrustning (OEM) och nationella myndigheter på grund av otillräcklig ledtid för utvecklings- och certifieringsprocesser. Tillverkare kan bara påbörja utveckling och certifiering av massproduktion när alla genomförandeakter och delegerade akter är kända och i kraft. För att lätta på bördan för industrin och typgodkännandemyndigheterna är det dessutom viktigt att skilja mellan nya fordonstyper och alla fordonsregistreringar.

## Ändringsförslag 101

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 4

4. Från och med **den 1 juli 2025** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och

4. Från och med **48 månader efter att alla genomförandeakter eller delegerade akter har trätt i kraft och som är relevanta för fordonskategorin i fråga och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter och separata tekniska enheter** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon

**energiförbrukning** eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

av kategorierna  $M_1$  och  $N_1$  som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **elenergiförbrukning** eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

Or. en

### *Motivering*

*Den av kommissionen föreslagna tidsplanen kan inte genomföras av både tillverkare av originalutrustning (OEM) och nationella myndigheter på grund av otillräcklig ledtid för utvecklings- och certifieringsprocesser. Tillverkare kan bara påbörja utveckling och certifiering av massproduktion när alla genomförandeakter och delegerade akter är kända och i kraft. För att lätta på bördan för industrin och typgodkännandemyndigheterna är det dessutom viktigt att skilja mellan nya fordonstyper och alla fordonsregistreringar.*

## **Ändringsförslag 102**

### **Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 4a (ny)**

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(4a.) Från och med 48 månader efter alla genomförandeakters och delegerade akters, som är relevanta för fordonskategorin i fråga, ikraftträdande och i enlighet med de särskilda bestämmelser för system, komponenter samt separata tekniska enheter ska de nationella godkännandemyndigheterna, av skäl som hänför sig till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriers hållbarhet, när det gäller fordon av kategorierna  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$  samt nya släpfordon av kategorierna  $O_3$ ,  $O_4$ , vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp som inte uppfyller kraven i denna förordning.***

### Motivering

*Den av kommissionen föreslagna tidsplanen kan inte genomföras av både tillverkare av originalutrustning (OEM) och nationella myndigheter på grund av otillräcklig ledtid för utvecklings- och certifieringsprocesser. Tillverkare kan bara påbörja utveckling och certifiering av massproduktion när alla genomförandeakter och delegerade akter är kända och i kraft. För att lätta på bördan för industrin och typgodkännandemyndigheterna är det dessutom viktigt att skilja mellan nya fordonstyper och alla fordonsregistreringar.*

## Ändringsförslag 103

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. Från och med den **1 juli 2027** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 samt nya släpfordon av kategorierna O3 och O4 **som inte uppfyller kraven i denna förordning**, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **energiförbrukning, energieffektivitet** eller batteriernas hållbarhet, **förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.**

#### *Ändringsförslag*

5. Från och med den **60 månader efter alla genomförandeakters och delegerade akters, som är relevanta för motor-, fordons eller släpfordonskategorin i fråga, ikraftträdande och i enlighet med de särskilda bestämmelser för system, komponenter samt separata tekniska enheter** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 samt nya släpfordon av kategorierna O3 och O4, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **elenergiförbrukning** eller batteriernas hållbarhet, **vägra att bevilja EU-typgodkännande för utsläpp eller nationellt typgodkännande med avseende för nya kategorier för motorer eller fordon eller släpfordon som inte överensstämmer med denna förordning.**

### Motivering

*Den av kommissionen föreslagna tidsplanen kan inte genomföras av både tillverkare av originalutrustning (OEM) och nationella myndigheter på grund av otillräcklig ledtid för utvecklings- och certifieringsprocesser. Tillverkare kan bara påbörja utveckling och*

certifiering av massproduktion när alla genomförandeakter och delegerade akter är kända och i kraft. För att lätta på bördan för industrin och typgodkännandemyndigheterna är det dessutom viktigt att skilja mellan nya fordonstyper och alla fordonsregistreringar.

## Ändringsförslag 104

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

6. Från och med den 1 juli **2030** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M1 och N1 som konstruerats av små tillverkare och som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **energiförbrukning**, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

#### *Ändringsförslag*

6. Från och med den 1 juli **2035** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M1 och N1 som konstruerats av små tillverkare **och fordon kategoriserade enligt förordning (EU) 2018/858, del A, 5.2 som SB** och som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **elenergiförbrukning**, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

Or. en

#### *Motivering*

*The first amendment here provides consistency by aligning with the exemption given to small volume manufacturers in Regulation (EU) 2023/851. Furthermore, this proposal needs to account for armored vehicles, which are heavier due to their anti-bullet armor plating—these vehicles are important for protecting people and goods, and are already categorized as special purpose vehicles (Code SB) under Regulation (EU) 2018/858. As only a small number of these vehicles are registered each year, they should, along with small volume producers, be excluded from the scope of Euro 7 for a period of time to ensure compliance with the already demanding EU6/VI regulations. When the specified timeframe is over, these vehicles are fully expected to be ready for electrification.*

## Ändringsförslag 105

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 7

*Kommissionens förslag*

7. Från och med den 1 juli **2031** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 som konstrueras av tillverkare av små serier som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **energiförbrukning**, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

*Ändringsförslag*

7. Från och med den 1 juli **2035** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 som konstruerats av små tillverkare och som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och **elenergiförbrukning**, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

Or. en

**Ändringsförslag 106**

**Förslag till förordning  
Artikel 10 – punkt 8**

*Kommissionens förslag*

**8. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de administrativa och tekniska delar som krävs för att utföra provningar, kontroller och inspektioner i syfte att kontrollera efterlevnaden av punkt 1, samt de tekniska delar som krävs för marknadskontroller enligt punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*För att förbättra klarhet angående rättsläget bör artiklarna 14–17 införliva alla bestämmelser som rör sekundärlagstiftning.*

## Ändringsförslag 107

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Från och med **den 1 juli 2025** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M1 och N1 som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

1. Från och med **36 månader efter att alla genomförandeakters och delegerade akters, som är relevanta för fordonskategorin i fråga, ikraftträdande och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter och separata tekniska enheter** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M1 och N1 som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

Or. en

## Ändringsförslag 108

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Från och med **den 1 juli 2027** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

2. Från och med **48 månader efter att alla genomförandeakters och delegerade akters, som är relevanta för motor-, fordons eller släpfordonskategorin i fråga, ikraftträdande och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter och separata tekniska enheter** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 **samt släpfordon av kategorierna O3 och O4** som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska

enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

Or. en

## Ändringsförslag 109

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3a. Från och med 24 månader efter antagandet av den delegerade akten om godkännande av C1-däck när det gäller däckslitageutsläpp som överensstämmer med gränsvärdena i FN:s WP29, ska nationella myndigheter vägra att bevilja typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet för nya typer av däck som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeakter och delegerade akter. Från och med 36 månader efter antagandet av den delegerade akten om godkännande av C1-däck när det gäller däckslitageutsläpp som överensstämmer med dem i FN:s WP29, ska nationella myndigheter vägra att bevilja typgodkännande eller nationellt EG-typgodkännande för nya C1-däck som inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeakter och delegerade akter. C1-däck som tillverkats före de datum som anges i denna punkt och som inte uppfyller kraven i denna förordning får säljas under en period av högst 24 månader från dessa datum. FN kommer därefter att utveckla en lämplig provningsmetod och gränsvärden för däckslitageprestanda som ska tillämpas på C2- och C3-däck, vilka ska införlivas i denna förordning genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.**

Or. en

## Ändringsförslag 110

### Förslag till förordning

#### Artikel 12 – punkt 2

##### *Kommissionens förslag*

2. De nationella myndigheterna ska i samband med kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift eller marknadskontroll kontrollera om fordonstillverkarna har installerat förarvarningssystem för överskridande **utsläpp** och förarvarningssystem för låg reagensnivå på rätt sätt, samt om fordonen kan manipuleras.

##### *Ändringsförslag*

2. De nationella myndigheterna ska i samband med kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift eller marknadskontroll kontrollera om fordonstillverkarna har installerat förarvarningssystem för överskridande **avgasutsläpp, kontrollera reagensens kvalitet** och förarvarningssystem för låg reagensnivå på rätt sätt, samt om fordonen kan manipuleras.

Or. en

##### *Motivering*

*Denna lagstiftning bör klargöra att förarvarningssystem för överskridande utsläpp enbart gäller avgasutsläpp. Det är dessutom avgörande att säkerställa att fordon överensstämmer med hållbarhetskraven för deras system och komponenter, och kontrollen av reagensens kvalitet spelar en viktig roll för att uppnå detta. Kvalitetskrav för reagenser är redan fastställda och finns i standarder som ISO 22241.*

## Ändringsförslag 111

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 2

##### *Kommissionens förslag*

2. Provingar för att visa att kraven i **artikel 4** är uppfyllda ska utföras av tillverkare och nationella myndigheter enligt bilaga V. Provingar för att visa att kraven i **artikel 4** är uppfyllda får utföras av kommissionen och tredje part enligt bilaga V.

##### *Ändringsförslag*

2. Provingar för att visa att kraven i **denna förordning** är uppfyllda ska utföras av tillverkare och nationella myndigheter enligt bilaga V. Provingar för att visa att kraven i **denna förordning** är uppfyllda får utföras av kommissionen och tredje part enligt bilaga V.

Or. en

## Ändringsförslag 112

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 3 – inledningen

##### *Kommissionens förslag*

3. Kommissionen *ska* anta genomförandeakter för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll, som behandlar förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp, provningsmetoder, administrativa bestämmelser, ändring och utökning av typgodkännande avseende utsläpp, dataåtkomst, dokumentationskrav och mallar för följande:

##### *Ändringsförslag*

3. *Under en period av 18 månader efter offentliggörandet av denna förordning i Europeiska unionens officiella tidning och efter en omfattande samrådsprocess ska* kommissionen anta genomförandeakter för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll, som behandlar förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp, provningsmetoder, administrativa bestämmelser, ändring och utökning av typgodkännande avseende utsläpp, dataåtkomst, dokumentationskrav och mallar för följande:

Or. en

## Ändringsförslag 113

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 3 – led d

##### *Kommissionens förslag*

(d) ***O*BM/*O*BD-system.**

##### *Ändringsförslag*

(d) ***O*BM/*O*BD-övervakningssystem.**

Or. en

##### *Motivering*

*O*BD/*O*BM är utformad enbart för övervakningsändamål och är inte avsedd att utföra någon annan funktion, inklusive kontroll eller manipulering av fordonssystem.

## Ändringsförslag 114

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 3 – led g

*Kommissionens förslag*

(g) Bromssystemtyper och deras ersättningsdelar.

*Ändringsförslag*

(g) Bromssystemtyper och deras ersättningsdelar **med avseende på partikelutsläpp för alla fordonskategorier, samtidigt som man tar hänsyn till andra fordonssystem som bidrar till bromsningen av både fordon och släpfordon.**

Or. en

*Motivering*

*Provningsförfarandena och -metoderna för bromsprovning bör också ta hänsyn till bromssystem som inte avser hjul som har monterats på fordon.*

**Ändringsförslag 115**

**Förslag till förordning  
Artikel 14 – punkt 3 – led h**

*Kommissionens förslag*

(h) Däcktyper med avseende på däckslitage.

*Ändringsförslag*

(h) Däcktyper med avseende på däckslitage **som anges av den gemensamma GRBP/GRPE-arbetsgruppen för däckslitage som genomförs under ledning av FN:s WP29.**

Or. en

**Ändringsförslag 116**

**Förslag till förordning  
Artikel 14 – punkt 3 – led j**

*Kommissionens förslag*

(j) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och **energiförbrukning**, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>, bestämmelser för OBFCM-system.

*Ändringsförslag*

(j) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och **elenergiförbrukning**, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>, bestämmelser för OBFCM-system.

## Ändringsförslag 117

### Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 3 – led k

#### *Kommissionens förslag*

(k) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och **energiförbrukning**, utsläppsfri räckvidd, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>, energieffektivitet för släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>, bestämmelser för OBFCM-system.

#### *Ändringsförslag*

(k) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och **elenergiförbrukning**, utsläppsfri räckvidd, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>, energieffektivitet för släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>, bestämmelser för OBFCM-system.

## Ändringsförslag 118

### Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

Kommissionen **ska** ges befogenhet att anta genomförandeakter för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive överensstämmelse hos fordon i drift, produktionsöverensstämmelse och marknadskontroll, för att fastställa följande:

#### *Ändringsförslag*

***Under en period av 18 månader efter offentliggörandet av denna förordning i Europeiska unionens officiella tidning och efter ett omfattande samrådsförfarande, ska*** kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive överensstämmelse hos fordon i drift, produktionsöverensstämmelse och marknadskontroll, för att fastställa följande:

#### *Motivering*

*För att säkerställa att målen för denna förordning uppnås är det avgörande att fastställa en tidsfrist inom vilken kommissionen måste föreslå alla nödvändiga genomförandeakter och delegerade akter för att säkerställa rättssäkerhet och säkerhet för investerare. Denna tidsfrist*

bör sedan kopplas till den ledtid som krävs för genomförandet. De regler, förfaranden och villkor som beskrivs i sekundärlagstiftningen spelar en avgörande roll för att uppnå målen i denna förordning, vilket gör det viktigt att fastställa en fast tidsplan för deras förslag och antagande.

## Ändringsförslag 119

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led a

##### *Kommissionens förslag*

(a) Metoder för att mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, inklusive **slumpmässiga RDE-provningscykler och RDE-provningscykler när det gäller högsta utsläpp**, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning och utsläpp vid tomgång.

##### *Ändringsförslag*

(a) **När det gäller fordon som omfattas av förordning (EG) nr 715/2007**, metoder för att mäta avgasutsläpp i laboratorium och **vid utsläpp vid verklig körning (RDE)** på väg, inklusive **åtgärder mot partisk körning och missbruk under RDE-provning**, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning och, **för fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>**, utsläpp vid tomgång.

Or. en

##### *Motivering*

*Det är viktigt att klargöra att just denna punkt endast gäller lätta fordon. Dessutom är användningen av slumpmässiga eller värsta körscenarier inte proportionell, och provning av utsläpp vid verklig körning (RDE) bör begränsas till statistiskt signifikanta körhändelser. Detta är viktigt för att skydda sig mot alla fall av partisk körning eller missbruk.*

## Ändringsförslag 120

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led ba (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

(ba) **Metoder för att typgodkänna tillämplig hybridteknik i fordon i kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>.**

Or. en

## Motivering

*Euro 7-förslaget innehåller inte de nödvändiga provningsmetoderna för tillverkare för att godkänna nya hybridmotorer och tunga fordon.*

### Ändringsförslag 121

#### Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 4 – led g

##### *Kommissionens förslag*

(g) Metoder för att mäta bromspartikelutsläpp, **inklusive metoder för tunga fordon, bromspartikelutsläpp vid verklig körning och** regenerativ bromsning.

##### *Ändringsförslag*

(g) Metoder för att mäta bromspartikelutsläpp **på grundval av Uneces färdigställda globala tekniska föreskrifter för fordon i kategorierna M1 och N1 och för att genomföra ett expansivt provningsprogram mellan laboratorier för att fastställa en referenspunkt för utsläpp från bromsslitage för fordon i kategorierna M1 och N1, utifrån vilket proportionella bromsslitagegränser kan utvärderas, en liknande metod för tunga fordon när en lämplig testmetod först har utvecklats på Unece-nivå, och** regenerativ bromsning.

Or. en

## Motivering

*Det är viktigt att fastställa en referens för utsläpp från bromsslitage genom att slutföra metoden för bromsslitageprovning och utvärdera dess precision bland olika laboratorier innan ett gränsvärde för utsläpp från bromsslitage fastställs. Detta kommer att säkerställa att gränsvärdet baseras på tillförlitliga och korrekta uppgifter.*

### Ändringsförslag 122

#### Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led h

##### *Kommissionens förslag*

(h) Metoder för att mäta däckslitage för att övervaka däckens slitagegrad.

##### *Ändringsförslag*

(h) Metoder för att mäta däckslitage för att övervaka däckens slitagegrad **som anges av den gemensamma GRBP/GRPE-**

Or. en

## **Ändringsförslag 123**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led j**

##### *Kommissionens förslag*

(j) OBFCEM-system, OBD-system och OBM-system, inklusive **tröskelvärden för överensstämmelse, prestandakrav och provningar, metoder för att säkerställa givarnas prestanda och** överföring av data som registreras av dessa system via luften.

##### *Ändringsförslag*

(j) OBFCEM-system, OBD-system och OBM-system, inklusive, **alternativt,** överföring av data som registreras av dessa system via luften.

Or. en

## **Ändringsförslag 124**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led l**

##### *Kommissionens förslag*

(l) Metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system.

##### *Ändringsförslag*

(l) Metoder **och krav** för att bedöma korrekt **kvalitet,** funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, **inklusive reagenser.**

Or. en

##### *Motivering*

*Verifiering av reagenskvalitet spelar en viktig roll för att säkerställa att fordon överensstämmer med hållbarhetskraven för deras system och komponenter. Kvalitetskrav för reagenser är redan fastställda i standarder som ISO 22241, och deras efterlevnad är avgörande för att uppnå exakt och tillförlitlig mätning av avgasutsläpp.*

## Ändringsförslag 125

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led p

*Kommissionens förslag*

(p) **Kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna i artikel 9.1 och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon.**

**utgår**

*Ändringsförslag*

Or. en

*Motivering*

*Anpassning till strykningsändringar som införts i artikel 9.*

## Ändringsförslag 126

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led r

*Kommissionens förslag*

(r) Specifikationer för referensbränslen för provning.

*Ändringsförslag*

(r) Specifikationer för referensbränslen för provning **som i direktivet om bränslekvalitet 98/70/EG innehåller en förbättrad miljöspecifikation för marknadsbränslen för att möjliggöra en minskning av avgasföreningar.**

Or. en

*Motivering*

*Denna artikel bör underlätta för en förbättring av marknadens bränslen genom uppdateringar av direktivet om bränslekvalitet 98/70/EG.*

## Ändringsförslag 127

### Förslag till förordning

#### Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led s

*Kommissionens förslag*

(s) Metoder för att fastställa avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier.

*Ändringsförslag*

(s) Metoder för att fastställa avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier **och överföring till denna förordning av de krav som fastställs i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 och artikel 5.11 i förordning (EU) nr 2017/1151 som är tillämpliga på fordon i kategorierna M1 och N1, samt i Uneces föreskrift nr 49 revidering 6, bilaga 10, punkt 5.1.2 som är tillämplig på fordon i kategorierna M2, M3, N2 och N3.**

Or. en

*Motivering*

*Den nuvarande vägledningen för manipulationsanordningar offentliggjord i EUT C68, 24.02.2023, s.1 måste också antas i Euro 7-sekundärlagstiftningen, eftersom det är avgörande att säkerställa att bristerna som finns i utsläppsföreskrifterna för lätta fordon i Euro 5/6 är inte upprepas i denna förordning.*

**Ändringsförslag 128**

**Förslag till förordning**

**Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led t**

*Kommissionens förslag*

(t) **Metoder för att mäta däckslitage.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Rättar ett skrivfel i kommissionens förslag eftersom detta dubblar punkt h.*

**Ändringsförslag 129**

**Förslag till förordning**

**Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led va (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(va) Förtydligande av provningsskyldigheterna för tillverkare, typgodkännandemyndigheter, tredje parter/kommissionen för det ursprungliga typgodkännandet, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll.**

Or. en

*Motivering*

*Med tanke på att bilaga V stryks i detta förslag till betänkande, måste den grundläggande rättsakten klargöra att provningskraven måste utarbetas genom sekundärlagstiftning.*

### **Ändringsförslag 130**

**Förslag till förordning**

**Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led wa (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(wa) För fordon i kategorierna M2, M3, N2 och N3, överföra alla laboratorie- och provningsförfaranden för överensstämmelse i drift till denna förordning enligt fotnoterna och referenserna i bilaga I, tabell 2 och bilaga III, tabell 2.**

Or. en

*Motivering*

*I överensstämmelse med tidigare ändringar som syftar till att återgå till Euro VI-provningssystemet måste kommissionen anta en genomförandeakt för detta i enlighet med artikel 14.*

### **Ändringsförslag 131**

**Förslag till förordning**

**Artikel 15 – punkt 1 – inledningen**

### *Kommissionens förslag*

1. Kommissionen *ska* ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen för att ändra följande:

### *Ändringsförslag*

1. ***Under en period av 36 månader efter antagandet av tillämpliga provningsvillkor, provningskrav och försäkran, och efter en omfattande granskning, ska*** kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen för att ändra följande:

Or. en

## **Ändringsförslag 132**

### **Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2 – inledningen**

#### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen *ska* ges befogenhet att anta delegerade akter för att komplettera denna förordning i enlighet med artikel 16 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen genom att

#### *Ändringsförslag*

2. ***Efter att ha slutfört arbetet med däckslitage i den gemensamma GRBP/GRPE-arbetsgruppen för däckslitage som utförs under överinseende av FN:s WP29, ska*** kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter ***senast 18 månader efter mottagandet av FN WP29-gränsvärden, inklusive en omfattande granskningsprocess,*** för att komplettera denna förordning i enlighet med artikel 16 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen genom att

Or. en

#### *Motivering*

*För att säkerställa att målen för denna förordning uppnås är det avgörande att fastställa en tidsfrist inom vilken kommissionen måste föreslå alla nödvändiga genomförandeakter och delegerade akter för att säkerställa rättslig säkerhet. Denna tidsfrist bör sedan i sin tur kopplas till den ledtid som krävs för genomförandet. De regler, förfaranden och villkor som beskrivs i sekundärlagstiftningen spelar en avgörande roll för att uppnå målen i denna förordning, vilket gör det viktigt att fastställa en fast tidsplan för deras förslag och slutliga antagande.*

## Ändringsförslag 133

### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2 – led a

#### *Kommissionens förslag*

(a) fastställa gränsvärden för bromspartikelutsläpp i bilaga I **med hänvisning till det arbete som utförts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29)**,

#### *Ändringsförslag*

(a) fastställa gränsvärden för bromspartikelutsläpp i bilaga I **efter ha slutfört arbetet i arbetsgruppen för bromsutsläpp som utförs under överinseende av FN:s WP29**,

Or. en

## Ändringsförslag 134

### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2 – led b

#### *Kommissionens förslag*

(b) fastställa slitagegränsvärden för däcktyper i bilaga I **med hänvisning till det arbete som utförts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29)**,

#### *Ändringsförslag*

(b) fastställa slitagegränsvärden för däcktyper i bilaga I **efter ha slutfört arbetet med däckslitage i den gemensamma GRBP/GRPE-arbetsgruppen för däckslitage som utförs under överinseende av FN:s WP29**,

Or. en

## Ändringsförslag 135

### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2 – led c

#### *Kommissionens förslag*

(c) fastställa de minimikrav på batteriers prestanda som fastställs i bilaga II, **med hänvisning till det arbete som utförts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29)**,

#### *Ändringsförslag*

(c) fastställa de minimikrav på batteriers prestanda som fastställs i bilaga II, **genom hänvisning till det arbete som utförts i och beslut som fattats i FN:s WP29**,

*Motivering*

*Enligt artikel 15.1 bör parlamentet och rådet inte ge kommissionen delegerad befogenhet att ändra väsentliga delar som medlagstiftarna måste komma överens om i den grundläggande akten. När det gäller batteriernas hållbarhet bör de bestämmelser som överenskommit i Unece införlivas i denna förordning utan några ändringar.*

### Ändringsförslag 136

#### Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2 – led d

*Kommissionens förslag*

(d) fastställa hållbarhetsmultiplikatorer i bilaga IV på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 och en rapport om hållbarheten hos tunga fordon som läggs fram för Europaparlamentet och rådet,

*Ändringsförslag*

(d) fastställa hållbarhetsmultiplikatorer i bilaga IV på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 och **slutsatserna i** en rapport om hållbarheten hos tunga fordon som läggs fram för Europaparlamentet och rådet,

Or. en

### Ändringsförslag 137

#### Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

2. Senast **den 1 september 2031** ska kommissionen, på grundval av den information som lämnats i enlighet med punkt 1, överlämna en utvärderingsrapport om tillämpningen av denna förordning till Europaparlamentet och rådet.

*Ändringsförslag*

2. Senast **60 månader efter det att alla genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning har trätt i kraft**, ska kommissionen, på grundval av den information som lämnats i enlighet med punkt 1, överlämna en utvärderingsrapport om tillämpningen av denna förordning till Europaparlamentet och rådet.

Or. en

## Ändringsförslag 138

### Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2a. Senast 36 månader efter det att alla genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning har trätt i kraft ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en bedömning av hållbarheten hos tunga fordon.**

Or. en

## Ändringsförslag 139

### Förslag till förordning Artikel 19 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Förordning (EG) nr 715/2007 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli **2025**.

Förordning (EG) nr 715/2007 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli **2035**.

Or. en

### *Motivering*

*Denna förordning bör överensstämma med undantaget för tillverkare av små serier som finns i förordning (EU) 2023/851 genom att skjuta upp datumet för ikraftträdandet till den 1 juli 2035, särskilt med tanke på att skäl 19 i kommissionens förslag erkänner att fordonsutsläpp från tillverkare av små serier har en försumbar påverkan på miljön inom EU.*

## Ändringsförslag 140

### Förslag till förordning Artikel 19 – stycke 2

### *Kommissionens förslag*

Förordning (EC) 595/2009 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli **2027**.

### *Ändringsförslag*

Förordning (EC) 595/2009 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli **2035**.

Or. en

### *Motivering*

*Datumet för upphävande för tunga fordon bör inte vara diskriminerande och överensstämja med undantaget för tillverkare för små serier för personbilar och lätta fordon i förordning (EU) 2023/851.*

## **Ändringsförslag 141**

### **Förslag till förordning Artikel 20 – stycke 2**

#### *Kommissionens förslag*

Förordningen ska tillämpas från och med **den 1 juli 2025** för fordon och komponenter av kategorierna M1 och N1 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och **från och med den 1 juli 2027** för fordon och komponenter av kategorierna M2, M3, N2 och N3 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och släpfordon av kategorierna O3 och O4.

#### *Ändringsförslag*

Förordningen ska tillämpas från och med **36 månader efter antagandet av alla motsvarande genomförandeakter eller delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning** för nya fordon och komponenter av kategorierna M1 och N1 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och **48 månader efter antagandet av alla motsvarande genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning** för nya M1-, N1-fordon och komponenter och separata tekniska enheter för dessa fordon. Förordningen ska tillämpas **48 månader efter antagandet av alla motsvarande genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning** för nya fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och för släpfordon av kategorierna O3 och O4 och **60 månader efter antagandet av alla motsvarande genomförandeakter och delegerade akter som antagits i enlighet med denna förordning** för nya fordon och komponenter av kategorierna M2, M3, N2

*och N3 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och släpfordon av kategorierna O3 och O4.*

Or. en

*Motivering*

*För att skapa överensstämmelse med de tidsramar som anges i artikel 10.*

**Ändringsförslag 142**

**Förslag till förordning  
Artikel 20 – stycke 3**

*Kommissionens förslag*

Förordningen ska tillämpas från och med den 1 juli **2030** för fordon av kategorierna M1 och N1 som konstrueras av tillverkare av små serier.

*Ändringsförslag*

Förordningen ska tillämpas från och med den 1 juli **2035** för fordon av kategorierna M1 och N1 **och komponenter och separata tekniska enheter**, som konstrueras av tillverkare av små serier **och fordon kategoriserade enligt förordning (EU) 2018/858, del A, 5.2 som SB.**

Or. en

*Motivering*

*För överensstämmelse med förordning (EU) 2023/851. Detta förslag bör dessutom ta hänsyn till bepansrade fordon, som är tyngre på grund av deras skottsäkra pansarplåt; dessa fordon är viktiga för att skydda människor och gods och är redan kategoriserade som specialfordon (Kod SB) enligt förordning (EU) 2018/858. Även om endast ett litet antal av dessa fordon registreras varje år, bör de, precis som för tillverkare av små serier, undantas från denna förordnings tillämpningsområde.*

**Ändringsförslag 143**

**Förslag till förordning  
Bilaga I – tabell 1 – rad 1**

<i>Kommissionens förslag</i>				
Utsläpp av föreningar	Fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	Endast för fordon av kategori N1 med ett förhållande effekt/vikt <sup>1</sup>	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km för fordon av	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km endast för fordon av kategori N1 med ett förhållande

		mindre än <b>35</b> kW/t	kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	effekt/vikt mindre än <b>35</b> kW/t
<sup>1</sup> Uppmätt i enlighet med punkt 5.3.2 i FN-föreskrift nr 85 när det gäller fordon med endast förbränningsmotorer och fordon med endast eldrift eller, i alla andra fall, uppmätt i enlighet med ett av de provningsförfaranden som anges i punkt 6 i FN:s globala tekniska föreskrifter nr 21				

<i>Ändringsförslag</i>				
Utsläpp av föroreningar	Fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	Endast för fordon av kategori N1 med ett förhållande effekt/vikt <sup>1</sup> mindre än <b>44</b> kW/t	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km för fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km endast för fordon av kategori N1 med ett förhållande effekt/vikt mindre än <b>44</b> kW/t
<sup>1</sup> Uppmätt i enlighet med punkt 5.3.2 i FN-föreskrift nr 85 när det gäller fordon med endast förbränningsmotorer och fordon med endast eldrift eller, i alla andra fall, uppmätt i enlighet med ett av de provningsförfaranden som anges i punkt 6 i FN:s globala tekniska föreskrifter nr 21.				

Or. en

### *Motivering*

*Tyngre skåpbilar, klassade som N1-fordon med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 44 kW/t, utsätts ofta för orättvis behandling eftersom de av misstag uppfattas som likvärdiga med små personbilar. Dessa fordon används dessutom i kategori N1 ofta för nyttoändamål snarare än rörlighet, vilket erkänns i Euro 6-standarderna, och därför bör utsläppsgränsvärdena justeras i enlighet med detta, med återinförandet av specifika gränsvärden för N1 klass III.*

### **Ändringsförslag 144** **Förslag till förordning** **Bilaga I – tabell 1 – rad 3**

<i>Kommissionens förslag</i>				
Kväveoxider i mg	60	<b>75</b>	600	<b>750</b>
<i>Ändringsförslag</i>				
Kväveoxider i mg	60	<b>125</b>	600	<b>2000</b>

Or. en

### Motivering

Tyngre skåpbilar, klassade som N1-fordon med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 44 kW/t, utsätts ofta för orättvis behandling eftersom de av misstag uppfattas som likvärdiga med små personbilar. Dessa fordon används dessutom i kategori N1 ofta för nyttoändamål snarare än rörlighet, vilket erkänns i Euro 6-standarderna, och därför bör utsläppsgränsvärdena justeras i enlighet med detta, med återinförandet av specifika gränsvärden för N1 klass III.

#### Ändringsförslag 145 Förslag till förordning Bilaga I – tabell 1 – rad 4

Kommissionens förslag				
Partikelmassa i mg	4,5	<b>4,5</b>	45	<b>45</b>

Ändringsförslag				
Partikelmassa i mg	4,5	<b>5</b>	45	<b>50</b>

Or. en

### Motivering

Tyngre skåpbilar, klassade som N1-fordon med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 44 kW/t, utsätts ofta för orättvis behandling eftersom de av misstag uppfattas som likvärdiga med små personbilar. Dessa fordon används dessutom i kategori N1 ofta för nyttoändamål snarare än rörlighet, vilket erkänns i Euro 6-standarderna, och därför bör utsläppsgränsvärdena justeras i enlighet med detta, med återinförandet av specifika gränsvärden för N1 klass III.

#### Ändringsförslag 146 Förslag till förordning Bilaga I – tabell 1 – rad 6

Kommissionens förslag				
Kolmonoxid i mg	500	<b>630</b>	5000	<b>6300</b>

Ändringsförslag				
Kolmonoxid i mg	500	<b>740</b>	5000	<b>7400</b>

Or. en

### Motivering

Tyngre skåpbilar, klassade som N1-fordon med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 44 kW/t, utsätts ofta för orättvis behandling eftersom de av misstag uppfattas som likvärdiga med små personbilar. Dessa fordon används dessutom i kategori N1 ofta för nyttoändamål snarare än rörlighet, vilket erkänns i Euro 6-standarderna, och därför bör utsläppsgränsvärdena justeras i enlighet med detta, med återinförandet av specifika gränsvärden för N1 klass III.

#### Ändringsförslag 147 Förslag till förordning Bilaga I – tabell 1 – rad 7

Kommissionens förslag				
Totala kolväten i mg	100	<b>130</b>	1000	<b>1300</b>

Ändringsförslag				
Totala kolväten i mg	100	<b>160</b>	1000	<b>1600</b>

Or. en

### Motivering

Tyngre skåpbilar, klassade som N1-fordon med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 44 kW/t, utsätts ofta för orättvis behandling eftersom de av misstag uppfattas som likvärdiga med små personbilar. Dessa fordon används dessutom i kategori N1 ofta för nyttoändamål snarare än rörlighet, vilket erkänns i Euro 6-standarderna, och därför bör utsläppsgränsvärdena justeras i enlighet med detta, med återinförandet av specifika gränsvärden för N1 klass III.

#### Ändringsförslag 148 Förslag till förordning Bilaga I – tabell 1 – rad 8

Kommissionens förslag				
Andra kolväten än metan i mg	68	<b>90</b>	680	<b>900</b>

<i>Ändringsförslag</i>				
Andra kolväten än metan i mg	68	<b>108</b>	680	<b>1080</b>

Or. en

### *Motivering*

*Tyngre skåpbilar, klassade som N1-fordon med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 44 kW/t, utsätts ofta för orättvis behandling eftersom de av misstag uppfattas som likvärdiga med små personbilar. Dessa fordon används dessutom i kategori N1 ofta för nyttoändamål snarare än rörlighet, vilket erkänns i Euro 6-standarderna, och därför bör utsläppsgränsvärdena justeras i enlighet med detta, med återinförandet av specifika gränsvärden för N1 klass III.*

### **Ändringsförslag 149**

#### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga I – tabell 2**

<i>Kommissionens förslag</i>				
Utsläpp av föroreningar	<i>Kalla utsläpp<sup>2</sup></i>	<i>Varma utsläpp<sup>3</sup></i>	<i>Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 3*WHTC</i>	<i>Valfria gränsvärden för utsläpp vid tomgång<sup>4</sup></i>
	<i>per kWh</i>	<i>per kWh</i>	<i>per kWh</i>	<i>per timme</i>
Kväveoxider i mg	<b>350</b>	<b>90</b>	<b>150</b>	<b>5000</b>
Partikelmassa i mg	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	
PN <sub>10</sub> i antal	<b>5x10<sup>11</sup></b>	<b>2x10<sup>11</sup></b>	<b>3x10<sup>11</sup></b>	
Kolmonoxid i mg	<b>3500</b>	<b>200</b>	<b>2700</b>	
<b><i>Andra organiska gaser än metan i mg</i></b>	<b>200</b>	<b>50</b>	<b>75</b>	

Ammoniak i mg	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>70</b>	
Metan i mg	<b>500</b>	<b>350</b>	<b>500</b>	
<b>Dikväveoxid i mg</b>	<b>160</b>	<b>100</b>	<b>140</b>	
<b>Formaldehyd i mg</b>	<b>30</b>	<b>30</b>		
<b><i>2. Med kalla utsläpp avses den 100:e percentilen av rörliga fönster på 1 WHTC för fordon eller WHTC<sub>cold</sub> för motorer.</i></b>				
<b><i>3. Med varma utsläpp avses den 90:e percentilen av rörliga fönster på 1 WHTC för fordon eller WHTC<sub>hot</sub> för motorer.</i></b>				
<b><i>4. Endast tillämpligt om det inte finns ett system som automatiskt stänger av motorn efter 300 sekunders kontinuerlig tomgångsdrift (när fordonet stannat och bromsarna ansatts).</i></b>				

<i>Ändringsförslag</i>		
Utsläpp av föroreningar	<b>WHSC (CI) och WHTC<sup>1)</sup> (CI och PI)</b>	<b>Utsläpp vid verklig körning (RDE)<sup>2)</sup></b>
Kväveoxider i mg/kWh	<b>230</b>	<b>345</b>
Partikelmassa i mg/kWh	<b>8</b>	<b>-</b>
PN <sub>10</sub> i antal/kWh	<b>6 x 10<sup>11</sup></b>	<b>9 x 10<sup>11</sup></b>
Kolmonoxid i mg/kWh	<b>1500</b>	<b>2250</b>
<b>Andra kolväten än metan i mg/kWh</b>	<b>80</b>	<b>120</b>
Ammoniak i mg/kWh	<b>80</b>	<b>120</b>
Metan i mg/kWh	<b>500</b>	<b>750</b>
<i><sup>1)</sup> Beräkning av specifika utsläpp enligt punkt 8.6.3 i bilaga 4 till Uneces föreskrift nr 49-07.</i>		
<i><sup>2)</sup> Utvärderingen av utsläppen ska baseras på ackumulerad vikt/antal utsläpp under en tripp dividerat med motorns arbete.</i>		

Or. en

### *Motivering*

*With a focus on reducing emissions from heavy-duty vehicles, the ACEA Euro 7 proposal, published in 2021, provides a good basis for establishing limit values for M2, M3, N2 and N3*

vehicles. Its primary aim is to decrease the levels of main pollutants by 50%. It aims to decrease the main pollutants by 50% and recognizes the new PN10 test procedure, which increases the severity by 30-40%. A key feature of the proposal is the retention of stricter test bed limits but with the inclusion of a conformity factor (of 1.5) for transposing the engine test limits to an on-road in-service conformity procedure for the entire vehicle.

**Ändringsförslag 150**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – tabell 3 – rad 1**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Utsläpp av föroreningar	M1 och N1 med en högsta vikt på 2 650 kg	N1 med en högsta vikt på minst 2 650 kg

<i>Ändringsförslag</i>		
Utsläpp av föroreningar	M1 och N1 med en högsta vikt på 2 650 kg	<b>M1 och</b> N1 med en högsta vikt på minst 2 650 kg

Or. en

*Motivering*

*Fordonets vikt påverkar inte avdunstningsutsläppen, oavsett fordonskategori. Avdunstningsutsläpp är mestadels kopplade till fordonsstorleken när dämpning finns, men lätta nyttofordon med lastutrymmen av stål släpper inte ut sådana föroreningar. För att säkerställa teknisk neutralitet och enkelhet i regelverket bör därför samma regler gälla för både M1- och N1-fordon.*

**Ändringsförslag 151**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – tabell 3 – rad 3**

<i>Kommissionens förslag</i>		
<i>Utsläpp vid tankning</i>	<i>0,05 g/l bränsle</i>	<i>0,05 g/l bränsle</i>

<i>Ändringsförslag</i>		
<i>utgår</i>	<i>utgår</i>	<i>utgår</i>

Or. en

### Motivering

Att genomföra nya kontroller för utsläpp vid tankning (ORVR) för en teknik som håller på att fasas ut verkar ologiskt med tanke på att steg II på bensinstationer fyller samma syfte och tar upp utsläpp vid tankning för alla bensinfordon, inte bara nytillverkade.

### Ändringsförslag 152 Förslag till förordning Bilaga II – tabell 1 – rad 1

<i>Kommissionens förslag</i>			
Minsta prestandakrav baserade på batterienergi	<b><i>Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först</i></b>	<b><i>Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först</i></b>	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridfordon	<b>80 %</b>	70 %	
Fordon med endast eldrift	<b>80 %</b>	70 %	

<i>Ändringsförslag</i>			
Minsta prestandakrav baserade på batterienergi		<b><i>Start av livslängd upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först</i></b>	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridfordon		70 %	
Fordon med endast eldrift		70 %	

Or. en

### Motivering

En börvärdespunkt efter 8 år och 160 000 km är tillräckligt enligt definitionen även på nivån för FN:s ekonomiska kommission för Europa.

### Ändringsförslag 153 Förslag till förordning

**Bilaga II – tabell 2 – rad 1**

<i>Kommissionens förslag</i>			
Minsta prestandakrav baserade på batterienergi	<b><i>Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först</i></b>	<b><i>Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först</i></b>	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridfordon	75 %	65 %	
Fordon med endast eldrift	75 %	65 %	

<i>Ändringsförslag</i>			
Minsta prestandakrav baserade på batterienergi		<b><i>Start av livslängd upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först</i></b>	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridfordon		65 %	
Fordon med endast eldrift		65 %	

Or. en

*Motivering*

*En börvärdespunkt efter 8 år och 160 000 km är tillräckligt enligt definitionen även på nivån för FN:s ekonomiska kommission för Europa.*

**Ändringsförslag 154**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 1 – rad 2**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Delare för utökad körning	-	1,6 (gäller för uppmätta utsläpp endast under den tid då ett av villkoren i denna kolumn gäller)

<i>Ändringsförslag</i>		
Delare för utökad körning	-	1,6 (gäller för uppmätta utsläpp endast under den tid då ett av villkoren i denna kolumn gäller), <b>och om två eller flera villkor är uppfyllda, ska den delen av resan uteslutas och ogiltigförklaras. När provningsenergin (rk) överstiger 1,3x provningsenergin för det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP), ska normalisering ske i linje med RDE FN:s globala tekniska föreskrifter tillägg 11.</b>

Or. en

#### *Motivering*

*Ytterligare förtydliganden behövs när det gäller de villkor för vilka 1,6-faktorn tillämpas. Det är också viktigt att uttryckligen föreskriva användningen av RDE FN:s globala tekniska föreskrifter tillägg 11 om normalisering, särskilt för sällsynta körscenarier.*

**Ändringsförslag 155**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 1 – rad 8**

<i>Kommissionens förslag</i>		
<b><i>Högsta genomsnittliga hjuleffekt under de första 2 km efter kallstart</i></b>	<b><i>Lägre än 20 % av maximal hjuleffekt</i></b>	<b><i>Högre än 20 % av maximal hjuleffekt</i></b>

<i>Ändringsförslag</i>		
<b><i>Utgår</i></b>	<b><i>Utgår</i></b>	<b><i>Utgår</i></b>

Or. en

*Motivering*

*Ytterligare förtydliganden behövs när det gäller de villkor för vilka 1,6-faktorn tillämpas.*

**Ändringsförslag 156**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 1 – rad 8a (ny)**

<i>Kommissionens förslag</i>		

<i>Ändringsförslag</i>		
<b><i>Resedynamik</i></b>	<b><i>Enligt tillägg 7a till bilaga IIIA till förordning (EU) 2017/1151</i></b>	<b><i>Förfaranden som fastställs i bilaga 7a i bilaga IIIA till förordning (EU) 2017/1151, enligt artikel 14.4 a</i></b>

Or. en

*Motivering*

*Further clarification is needed regarding the conditions under which the 1.6 factor is applied. It is also crucial to explicitly mandate the use of RDE UN GTR Appendix 11 normalization, especially for infrequent driving scenarios. The term "any" should be re-evaluated to exclude atypical and infrequent driving situations that do not accurately represent real-world driving conditions and render compliance with emission limits unattainable. Moreover, manufacturers should not be allowed to exploit low mileage testing to obtain a 1.6 factor during the type approval process. The criteria for type approval should be obligatory, while still allowing for testing with low mileage to shorten vehicle run-in time.*

**Ändringsförslag 157**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 1 – rad 9**

<i>Kommissionens förslag</i>		
<b><i>Resesammansättning</i></b>	<b><i>Vilken som helst</i></b>	<b><i>-</i></b>

<i>Ändringsförslag</i>		
Resesammansättning	Vilken som helst, <i>vid normal användning</i> **	<i>Vilken som helst, vid normal användning</i> **
_____		
<b>** Sällsynta körförhållanden, d.v.s. [2 % av kundresorna] och partisk körning är inte tillåtna; gränsvärden för kördynamik fastställs i motsvarande genomförandeakt.</b>		

Or. en

### *Motivering*

*Termen "vilken som helst" bör omvärderas för att utesluta atypiska och sällsynta körsituationer som inte exakt representerar verkliga körförhållanden och gör det oundgängligt att uppfylla utsläppsgränsvärdena*

### **Ändringsförslag 158**

#### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga III – tabell 1 – rad 10**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Minsta körsträcka	10 000 km	Mellan 3 000 och 10 000 km

<i>Ändringsförslag</i>		
Minsta körsträcka	10 000 km***	Mellan 3 000 och 10 000 km***
_____		
<b>*** Vid typgodkännandeprovning ska tillverkaren inte tillämpa den utökade körfaktorn om fordonet är under 10 000 km körsträcka.</b>		

Or. en

### Motivering

Tillverkare bör inte tillåtas att utnyttja provningar med låg körsträcka för att få en 1,6-faktor under typgodkännandeprocessen. Kriterierna för typgodkännande bör vara obligatoriska, samtidigt som de tillåter provning med låg körsträcka för att förkorta fordonets inkörningstid.

#### Ändringsförslag 159 Förslag till förordning Bilaga III – tabell 2 – rad 1

<i>Kommissionens förslag</i>		
Parameter	<i>Normala körförhållanden</i>	<i>Utökade körförhållanden*</i>

<i>Ändringsförslag</i>		
Parameter	<i>Euro VI:s bästa förhållanden ska införas i Euro 7</i>	<i>Referenspunkt</i>

Or. en

### Motivering

Gränsvärdena kan inte skiljas från provningsförfarandena, och den föreslagna förändringen av Euro 7:s godkännandesystem av tunga fordon är en betydande förändring för den europeiska sektorn. För närvarande finns det motorbaserade godkännandesystemet på plats, som verifierar överensstämmelse genom att utvärdera motorn som är monterad i fordon. Detta system är väletablerat i Unece, och mer än 60 avtalsparter ansluter sig till det, inklusive Nordamerika, som, trots att de inte tillämpar Unece-föreskrifter, följer motormetoden för tunga fordon på grund av dess lämplighet för motorer och fordon som utför arbete.

#### Ändringsförslag 160 Förslag till förordning Bilaga III – tabell 2 – rad 2

<i>Kommissionens förslag</i>		
<i>Delare för utökad körning</i>	-	<i>2 (gäller för uppmätta utsläpp endast under den tid då ett av villkoren i denna kolumn gäller)</i>

<i>Ändringsförslag</i>		
<i>utgå</i>	<i>utgå</i>	<i>utgå</i>

Or. en

*Motivering*

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

**Ändringsförslag 161**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 2 – rad 3**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Omgivningstemperatur	<i>-7 °C till 35 °C</i>	<i>-10 °C till -7 °C eller 35 °C till 45 °C</i>

*Ändringsförslag*

<i>Ändringsförslag</i>		
Omgivningstemperatur	<b><i>Enligt punkt 4.2 i bilaga 8 till Unece-föreskrifter nr 49-07</i></b>	<b><i>Omfattar -7 °C till 38 °C</i></b>

Or. en

*Motivering*

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

**Ändringsförslag 162**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 2 – rad 4**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Högsta höjd	<b>1 600 m</b>	<b>Från 1 600 till 1 800 m</b>

<i>Ändringsförslag</i>		
Högsta höjd	<b>Enligt punkt 4.2 i bilaga 8 till Unece-föreskrifter nr 49-07</b>	<b>1 700 m</b>

Or. en

*Motivering*

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

**Ändringsförslag 163**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 2 – rad 5**

<i>Kommissionens förslag</i>		
<b>Bogsering/aerodynamiska ändringar</b>	<b>Ej tillåtet</b>	<b>Tillåtet enligt tillverkarens specifikationer och upp till den reglerade hastigheten</b>

<i>Ändringsförslag</i>		
<b>utgår</b>	<b>utgår</b>	<b>utgår</b>

Or. en

### Motivering

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

#### **Ändringsförslag 164 Förslag till förordning Bilaga III – tabell 2 – rad 6**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Fordonets nyttolast	<b><i>Högre än eller lika med 10 %</i></b>	<b><i>Mindre än 10 %</i></b>

<i>Ändringsförslag</i>		
Fordonets nyttolast	<b><i>Enligt punkt 4.1 i bilaga 8 till Unece-föreskrifter nr 49-07</i></b>	<b><i>≥ 10 %</i></b>

Or. en

### Motivering

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

#### **Ändringsförslag 165 Förslag till förordning Bilaga III – tabell 2 – rad 7**

<i>Kommissionens förslag</i>		
<b><i>Hjälputrustning</i></b>	<b><i>Möjligt vid normal användning</i></b>	<b><i>-</i></b>

<i>Ändringsförslag</i>		
<i>utgår</i>	<i>utgår</i>	<i>utgår</i>

Or. en

*Motivering*

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

**Ändringsförslag 166**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 2 – rad 8**

<i>Kommissionens förslag</i>		
<i>Förbränningsmotorns last vid kallstart</i>	<i>Vilken som helst</i>	-

<i>Ändringsförslag</i>		
<i>utgår</i>	<i>utgår</i>	<i>utgår</i>

Or. en

*Motivering*

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

**Ändringsförslag 167**  
**Förslag till förordning**

**Bilaga III – tabell 2 – rad 9**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Resesammansättning	<b><i>Som vid normal användning</i></b>	-

<i>Ändringsförslag</i>		
Resesammansättning	<b><i>Enligt punkt 4.5 i bilaga 8 till Unece-föreskrifter nr 49-07</i></b>	<b><i>Stads-, landsvägs- och motorvägskörning</i></b>

Or. en

*Motivering*

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

**Ändringsförslag 168**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga III – tabell 2 – rad 10**

<i>Kommissionens förslag</i>		
Minsta körsträcka	<b><i>5 000 km för &lt; 16 ton högsta tekniskt tillåtna lastade vikt 10 000 km &gt; 16 ton högsta tekniskt tillåtna lastade vikt</i></b>	<b><i>Mellan 3 000 km och 5 000 km för &lt; 16 ton högsta tekniskt tillåtna lastade vikt Mellan 3 000 km och 10 000 km för &gt; 16 ton högsta tekniskt tillåtna lastade vikt</i></b>

<i>Ändringsförslag</i>		
Minsta körsträcka	<b><i>Enligt punkt 3.2 i bilaga 8 till Unece-föreskrifter nr 49-07</i></b>	<b><i>25 000 km</i></b>

Or. en

### Motivering

*The limits cannot be separated from the test procedures, and the proposed shift in the Euro 7 heavy duty vehicle approval system is a significant change for the European sector. Currently, the engine-based approval system is in place, which verifies compliance by evaluating the engine installed in vehicles. This system is well established in the UNECE, and more than 60 contracting parties adhere to it, including North America, which, despite not applying UNECE Regulations, follows the engine approach for heavy duty vehicles due to its suitability for engines and work-performing vehicles.*

### Ändringsförslag 169 Förslag till förordning Bilaga III – tabell 3 – rubriken

#### *Kommissionens förslag*

Villkor för provning av överensstämmelse med gränsvärdena för avdunstningsutsläpp **med alla bränslen och smörjmedel på marknaden enligt de specifikationer som utfärdats av fordonstillverkaren**

#### *Ändringsförslag*

Villkor för provning av överensstämmelse med gränsvärdena för avdunstningsutsläpp

Or. en

### Motivering

Att genomföra provning av avdunstningsutsläpp på ett fordon vid 38 °C med ett bränsle avsett för vinterbruk i arktiska områden skulle vara mycket missvisande och inte återspegla verkliga förhållanden.

### Ändringsförslag 170 Förslag till förordning Bilaga IV – tabell 1 – rad 1

<i>Kommissionens förslag</i>			
Livslängd för fordon, motorer och ersättande utsläppsbegränsande system	M1, N1 och M2	<b>N2, N3 &lt; 16 ton, M3 &lt; 7,5 ton</b>	N3 > 16 ton, M3 > 7,5 ton

<i>Ändringsförslag</i>			
Livslängd för fordon, motorer och ersättande utsläpps begränsande system	M1, N1 och M2	<b><i>N2, N3 ≤ 16 ton, M3 ≤ 7,5 ton</i></b>	N3 > 16 ton, M3 > 7,5 ton

Or. en

*Motivering*

*Medan majoriteten av fordon sannolikt kommer att nå tröskelvärden för körsträcka inom åtta år, kan vissa fordonstillämpningar med låg årlig körsträcka ta över trettio år för att nå maximala körsträcka för förlängd livslängd. Det skulle därför vara oproportionerligt att kräva att tillverkarna säkerställer efterlevnaden under en sådan längre period. Att införa en tidsgräns för den ytterligare livslängden, som gjorts för den huvudsakliga livslängden, erbjuder en rimlig lösning.*

**Ändringsförslag 171**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga IV – tabell 1 – rad 3**

<i>Kommissionens förslag</i>			
Ytterligare livslängd	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 200 000 km eller 10 år, beroende på vilket som inträffar först	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 375 000 km	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 875 000 km

<i>Ändringsförslag</i>			
Ytterligare livslängd	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 200 000 km eller 10 år, beroende på vilket som inträffar först	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 375 000 km <b><i>eller 10 år, beroende på vilket som inträffar först</i></b>	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 875 000 km <b><i>eller 20 år, beroende på vilket som inträffar först</i></b>

Or. en

*Motivering*

*Medan majoriteten av fordon sannolikt kommer att nå tröskelvärden för körsträcka inom åtta år, kan vissa fordonstillämpningar med låg årlig körsträcka ta över trettio år för att nå*

*maximala körsträcka för förlängd livslängd. Det skulle därför vara oproportionerligt att kräva att tillverkarna säkerställer efterlevnaden under en sådan längre period. Att införa en tidsgräns för den ytterligare livslängden, som gjorts för den huvudsakliga livslängden, erbjuder en rimlig lösning.*

**Ändringsförslag 172**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga V – tabell 3 – rad 2**

<i>Kommissionens förslag</i>			
Gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M2, M3, N2 och N3) och provning med låg belastning (i tillämpliga fall)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonstyper	Produktionsöverensstämmelse endast på motornivå	Obligatorisk provning på ett fordon med alla bränslen och på alla fordonskategorier och alla nyttolaster för alla motortyper vartannat år

<i>Ändringsförslag</i>			
Gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M2, M3, N2 och N3) och provning med låg belastning (i tillämpliga fall)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga <b>fordonstyper*</b>	Produktionsöverensstämmelse endast på motornivå	Obligatorisk provning på ett fordon med alla bränslen och på alla fordonskategorier och alla nyttolaster för alla motortyper vartannat år
<b>* får också utföras av motortillverkare under förutsättning att monteringsinformation har tillhandahållits och verifierats i enlighet med denna förordning</b>			

Or. en

### Motivering

Detta tillvägagångssätt skulle minska provningen och den administrativa bördan för både fordonstillverkaren och godkännandemyndigheten. Ändringen kompletterar den föreslagna ändringen av tabell 5 i denna bilaga.

#### Ändringsförslag 173 Förslag till förordning Bilaga V – tabell 5 – rad 8

<i>Kommissionens förslag</i>			
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med <b>det</b> färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Krävs ej	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4

<i>Ändringsförslag</i>			
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med <b>ett representativt</b> färdigbyggt fordon enligt tabellerna 3 och 4	Krävs ej	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4

Or. en

### Motivering

Ändringen eliminerar behovet av onödig provning av ett motorsystem som redan har certifierats som en standardteknisk enhet i olika fordonstyper, vilket minskar dubbelarbete.

#### Ändringsförslag 174 Förslag till förordning Bilaga V – tabell 5 – rad 8a (ny)

<i>Kommissionens förslag</i>			
			Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4

<i>Ändringsförslag</i>			
<i>Monteringsinformation för att säkerställa korrekt funktion av kontrollsystemet för motorn och det utsläpps begränsande systemet i fordonet</i>	<i>Tillhandahålls för den överordnade motorn, försäkras för alla familjemedlemmar</i>	<i>Krävs ej</i>	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4

Or. en

*Motivering*

*Ändringen eliminerar behovet av onödig provning av ett motorsystem som redan har certifierats som en standardteknisk enhet i olika fordonstyper, vilket minskar dubbelarbete.*

**Ändringsförslag 175**  
**Förslag till förordning**  
**Bilaga V – tabell 6 – rad 9**

<i>Kommissionens förslag</i>			
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med <b>det</b> färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4

<i>Ändringsförslag</i>			
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med <b>ett</b> färdigbyggt fordon enligt tabellerna 3 och 4	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4

Or. en

*Motivering*

*Ändring för att anpassa till ändringen som föreslås i bilaga V, tabell 5.*

## MOTIVERING

Från 1992 och framåt har EU infört successivt stränga gränsvärden för avgasutsläpp för varje nytt fordon som säljs på den europeiska marknaden (Euro-standarder). I november 2022 lade kommissionen fram en sjätte uppdatering av dessa standarder i sitt förslag till Euro 7-standarder, som sammanförde tidigare separata utsläppskrav för personbilar och skåpbilar (Euro 6) och lastbilar och bussar (Euro VI) under en enda regelverk. Euro 7-standarderna inbegriper nya gränser för avgasföreningar, reviderade provningsparametrar, samt tar upp icke-avgaspartikelutsläpp från bromsar och däck. Eftersom EU-lagstiftningen redan kräver att alla nya bilar ska producera noll koldioxidutsläpp från 2035, kommer standarderna att fungera som en övergångsåtgärd för att reglera utsläppen fram till den fullständiga utfasningen av nya fordon som varken är koldioxidneutrala eller nollutsläppskompatibla.

Kommissionens arbete med att utarbeta detta förslag har varit kantat av utmaningar, vilket medfört en senareläggning av offentliggörandet på nästan arton månader. Denna fördröjning var delvis en följd av att kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll avgav ett första negativt yttrande om konsekvensbedömningen på grund av oro över samstämmigheten i tekniska detaljer för problemen som olika fordonstyper står inför samt valet av rekommenderat alternativ. I detta sammanhang har parlamentets föredragande, Alexandr Vondra, identifierat flera av sina egna reservationer om genomförbarheten och effektiviteten av kommissionens förslag. Föredraganden betonar att medlagstiftarna står inför en viktig uppgift om de ska säkerställa att de antagna Euro 7-bestämmelserna är proportionerliga och i slutändan lämpliga för ändamålet.

Dessa reservationer kan sammanfattas enligt följande:

- **Kostnadseffekter:** Att införa stränga utsläppsstandarder kräver betydande investeringar av tillverkare för att utveckla och producera ny teknik som uppfyller kraven. Sådana kostnader kan tvinga fram högre priser för tillverkare och konsumenter, eftersom förslaget riktar sig mot en minskande teknik som konkurrerar med fordonslösningar från koldioxidförordningen, vilket potentiellt kan leda till en "Havana-effekt" där människor skjuter upp nyanskaffningar eller bara köper begagnade bilar. Kommissionen uppskattar ytterligare direkta kostnader för fordon till cirka 180–450 euro för personbilar och 2 800 euro för bussar/lastbilar. Resultaten av en nyligen genomförd bedömning av regleringskostnaderna för Euro 7<sup>1</sup> rapporterar dock genomsnittliga tillkommande direkta kostnader för Euro 7 (jämfört med Euro 6 eller Euro VI) på 2 000 euro per personbil/skåpbil med förbränningsmotor och 12 000 euro per dieselbuss/lastbil. Dessa uppskattningar är mellan fyra och tio gånger högre än de siffror som redovisas i kommissionens konsekvensbedömning. Dessa belopp skulle dessutom kunna öka ytterligare på grund av indirekta kostnader (t.ex. en ökning av bränsleförbrukningen för att uppnå vissa av förslagets provningskrav), en uppåtgående prispress som inte har beaktats av kommissionen. Med tanke på den stora skillnaden mellan de två uppskattningarna är

---

<sup>1</sup> Frontier Economics, *Regulatory costs of Euro 7 – findings from an industrial survey*, den 23 maj 2023.

det tydligt att ytterligare bedömning kommer att vara nödvändig för att bekräfta de exakta kostnaderna för att införa dessa nya standarder.

- **Teknisk genomförbarhet:** Frågor kvarstår om den tekniska genomförbarheten för att uppfylla de nya standarderna, som är beroende av opålitliga Pems-mätanordningar samt ny och oprövad provnings-, övervaknings- och utsläppskontrollutrustning. Kommissionens beslut att se över provning av tunga fordon förvärrar i synnerhet dessa bekymmer, och ersätter överensstämmelsebedömningar i drift med hjälp av bärbar utrustning för mätning av utsläpp. Istället strävar man efter att utvidga systemet för utsläpp vid verklig körning (RDE) för personbilar och skåpbilar till tunga fordon, utan att ta hänsyn till deras bredare utsläppsintervall och driver det tekniska målet, i kombination med förslagets gränsvärden, till nära noll. Dessa krav kommer, i själva verket, som de är utarbetade för närvarande, att kräva en annan utvecklingsstrategi för tillverkare och tillverkare av originalutrustning (OEM) än de som används i Nordamerika, Kina och Sydamerika, vilket undergräver EU:s roll när det gäller att sätta bilstandarder som många globala marknader följer.
- **Avleda resurser från utfasning av fossila bränslen:** För att uppfylla EU:s befintliga koldioxidmål är övergången till transporter med låga koldioxidutsläpp redan på god väg, med tillverkare av kommersiella fordon som successivt utökar sitt utbud av elbatteridrivna och vätagasdrivna fordon. Investeringar som syftar till att minska koldioxidutsläppen för vägtransporter måste därför stödjas av ett omfattande regelverk som ger en rättvis balans mellan att förbättra luftkvaliteten och underlätta införandet av koldioxidneutrala fordon och utsläppsfria fordon. Kommissionens förslag väcker dock farhågor för dess potentiella negativa konsekvenser för tillverkarnas investeringsstrategier. Samtidigt som man erkänner farhågor som är specifika för tunga fordon, får Euro 7-förslaget inte rikta uppmärksamheten bort från det bredare målet att uppnå koldioxidneutralitet. Denna lagstiftning måste vara realistisk när det gäller att fastställa uppnåbara mål samt vara konsekvent och proportionell mot de investeringar som krävs för att uppfylla befintliga och framtida koldioxidstandarder.

I detta sammanhang vill föredraganden ta itu med följande grundläggande och sammanlänkade frågor i sitt förslag till utskottsbetänkande:

- **Otillräckliga ledtider för fordonssektorn:** Förslagets datum för ikraftträdande (2025 för personbilar och skåpbilar, 2027 för lastbilar och bussar) ger inte den nödvändiga tiden för industriell utveckling och anpassning av produktionen, och återspeglar inte faktumet att den rättsliga ramen kommer att vara fullständig först efter antagandet av relevanta genomförandeakter och delegerade akter. Föredraganden rekommenderar därför att datumen för ikraftträdandet kopplas till datumen för antagandet av tillämplig sekundärlagstiftning. Med undantag för krav på bromsar och däck, som är knutna till avtal inom Unece, kommer kommissionen att ha tidsfrister för att anta de delegerade akter och genomförandeakter som krävs innan den startar en tidsperiod på 36 månader för nya typer av personbilar och skåpbilar, och 48 månader för nya typer av lastbilar och bussar. Föredraganden lägger dessutom till ytterligare tolv månader mellan den nya kategorin och alla registreringsdatum för att begränsa den administrativa bördan för

typgodkännandemyndigheter och ta hänsyn till den längre produktcykeln för skåpbilar framför personbilar.

- **Alltför stort beroende av sekundärlagstiftning:** De kumulativa ändringarna av Euro 7:s bestämmelser via sekundärlagstiftning är omfattande och vagt definierade i kommissionens förslag. Denna otydlighet är ett betydande problem, eftersom metoderna för att mäta utsläpp under specificerade provningsförhållanden och kontrollera tillämpningen av provningskrav/försäkran fortfarande ska slutföras och riskerar att uppgå till "en tom ruta" i grundlagen. Det är därför för närvarande en meningslös uppgift att förstå konsekvenserna och det rättsliga ansvaret som följer av de många genomförandeakter och delegerade akter om tillverkare och medlemsstater. Föredraganden föreslår att man ska ta itu med detta genom att fastställa villkorade tidsfrister för kommissionen att förbereda och slutföra sekundärlagstiftningen, vilket ger berörda parter och medlemsstaterna välbehövlig rättssäkerhet.
- **Statistiskt relevanta RDE-provningvillkor:** Den befintliga Euro 6-standarden levererar redan provning på väg med låga avgasemissioner som omfattar de allra flesta (95 procenten) av de statistiskt möjliga körhändelserna och -situationerna. Kommissionens förslag syftar till att omfatta de sista fem procenten och lägga till betydande komplexitet för efterlevnad och ytterligare hårdvarukrav med endast nominella miljöfördelar. Partisk körning/värsta tänkbara förhållanden kommer dessutom att kräva ytterligare kompletterande teknik i alla Euro 7-fordon. Till följd av detta kan mindre lågbudgetbilar som är oundgängliga för arbetande människor och landsbygdssamhällen få en märkbar kostnadsökning, vilket leder till att vissa modeller dras tillbaka från marknaden. Föredraganden anser att dessa körscenarier går långt utöver de parametrar som krävs för att uppnå målen i denna lagstiftning och återinför de befintliga provningskraven i detta förslag.
- **Krav för ombordövervakning (OBM)** Kommissionen kräver OBM av utsläpp under hela tiden av ett fordon's livslängd. Detta kommer att kräva nya avgassensorer, som antingen är otillgängliga eller har begränsad kapacitet och livslängd, och deras exakta kostnad är fortfarande okänd. Eftersom fordonssektorn redan är tvungen att uppnå nya koldioxidstandarder, verkar det orimligt att lägga till betungande nya tekniska utgifter och kommer att avskräcka investeringar i koldioxidneutrala och utsläppsfria fordon. Som svar på detta lägger föredraganden fram ändringsförslag som betonar vikten av större klarhet angående rättsläget om omfattningen och detaljerna i kraven för OBM, utvecklingstiden för dessa tekniker och utvärdering av det övergripande behovet av OBM för att uppnå de nya standarderna.
- **Regelverksdiskriminering av tyngre skåpbilar:** De nya standarderna kräver att tyngre skåpbilar uppfyller samma gränsvärden för avgasföreningar som bilar trots deras högre vikter och rullmotstånd. Även om kommissionens förslag försöker kompensera de strängare kraven med mindre rigorösa bestämmelser för skåpbilars föreningar med ett förhållande effekt/vikt på mindre än 35 kW/t, finns det för närvarande inga skåpbilar på EU-marknaden som enligt uppgift kan kvalificera sig för dessa reducerade gränsvärden. Av den anledningen måste nästan alla skåpbilar uppfylla samma gränsvärden för

avgasföreningar som bilar. Föredraganden inser att dessa skåpbilar är ett oumbärligt arbetsredskap för individer och småföretag och åtgärdar denna obalans genom att definiera sådana fordon till 44 kW/t (baserat på Euro 6 N1 klass III-gränsvärdena).

- **Genomförande av utsläppsgränsvärden/provning av tunga fordon:** Kommissionens förslag till utsläppsgränsvärden enligt Euro 7 för tunga fordon skulle lägga en orealistisk börda på industrin och avvika från globala standarder. Till följd av detta skulle EU-tillverkare ställas inför ytterligare kostnader för att utveckla fordon specifikt för EU:s krav samtidigt som de fortfarande måste följa andra bestämmelser runt om i världen, och detta skulle störa den tekniska harmoniseringen av bestämmelserna för tunga fordon. Föredraganden rekommenderar därför att Euro VI-formuleringen för utsläppsgränsvärden och provning för tunga fordon införs i Euro 7 med några nödvändiga justeringar för att minska nivåerna av de viktigaste föreningarna med 50 procent och ta hänsyn till det nya PN10-provningsförfarandet.
- **Tillägg av utsläpp från bromsslitage:** Euro 7-förslaget anger ytterligare gränsvärden för partikelutsläpp från bromsar. Dessa regler kommer att gälla för alla fordonstyper, inklusive elfordonstyper. Även om föredraganden stöder införandet av bromsar i tillämpningsområdet, anser han att datumen för ikraftträdandet (2025 för personbilar och skåpbilar, 2027 för lastbilar och bussar) är tekniskt omöjliga, eftersom arbetet med provningsförfarandet fortfarande måste slutföras i Unece. När det väl finns en överenskommelse, kommer förfarandet att kräva en övervakningsfas för att utvärdera metoden och möjliggöra fastställande av tekniskt möjliga gränsvärden. Med detta i åtanke rekommenderar föredraganden att man inför en 36-månaders leddid efter antagandet av relevant sekundärlagstiftning för bromsar.
- **Slitagegränsvärden för däck:** Både medlemsstaterna och tillverkarna upprepar sin oro över volymen av och beroendet av sekundärlagstiftningen i detta förslag och kan bara planera och bedöma detta krav med relevanta genomförandeakter och delegerade akter. Kommissionen medger faktiskt att Uneces världsförum för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP29) först måste anta provningsmetoden, marknadsbedömningen och gränsvärdena, som förväntas i slutet av 2024/början av 2025, innan dessa krav införlivas i Euro 7 via kommittéförfarande. Liksom med bromsutsläpp välkomnar föredraganden inkluderingen av däck och konstaterar med försiktighet att däck som avger färre mikroplaster inte får äventyra fordonssäkerheten. Föredraganden lägger fram flera ändringsförslag som gör det tydligt att tillämpningsområdet för däck bör utökas till att successivt omfatta nytillverkade däck i klasserna C1, C2 och C3 monterade på alla fordon, och inte bara de däck som är monterade på typgodkända fordon enligt Euro 7.

## BILAGA: FÖRTECKNING ÖVER ENHETER ELLER PERSONER SOM FÖREDRAGANDEN HAR FÅTT INFORMATION FRÅN

Föredraganden fick information från följande enheter eller personer i samband med att förslaget till betänkandet utarbetades:

Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)
Association of Road Enterprises & Passenger Transport (ĀESMAD)
AutoSAP Ltd.
Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC)
BMW AG
Robert Bosch GmbH
European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)
Concawe
Cummins Europe
Daimler Truck AG
DENSO Corporation
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)
European Biodiesel Board
European Platform on Sustainable Mobility
European Small Volume Car Manufacturers Alliance (ESCA)
European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRMA)
Ferrari S.p.A.
Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
Ford Motor Company
FuelsEurope
Garrett Motion
Groupe Renault
International Road Transport Union (IRU)
Industrial Vehicles Corporation (IVECO)
Jaguar Land Rover Automotive PLC
Mazda Motor Corporation
Mercedes-Benz
Tallano Technologies
Toyota Motor Corporation
Transport & Environment (T&E)
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
Volkswagen Group
Volvo Trucks