C/2024/2856

8.5.2024

P9_TA(2023)0394

Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7)

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 9. november 2023 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(C/2024/2856)

Ændring 1

Forslag til forordning

Betragtning -1 (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(-1) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 [1] om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 fastsætter som en af Unionens seks tematiske målsætninger for perioden frem til den 31. december 2030 ambitionen om nulforurening, herunder i relation til skadelige kemikalier, med henblik på at opnå et giftfrit miljø, herunder for luft, vand og jord samt i relation til lys- og støjforurening, samt at beskytte menneskers og dyrs samt økosystemers sundhed og trivsel og beskytte dem mod miljørelaterede risici og negative påvirkninger.* ***[1] Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 af 6. april 2022 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 (EUT L 114 af 12.4.2022, s. 22).

[1] Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0298/2023).

Ændring 2

Forslag til forordning

Betragtning -1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(-1a) Den europæiske grønne pagt [1a] ***er Unionens forslag til at sætte gang i en omstilling, som sigter mod at nå en klimaneutral, ren og cirkulær økonomi, optimere ressourceforvaltningen og minimere forureningen senest i 2050, samtidig med at det anerkendes, at der er behov for omfattende forandringsskabende politikker. Unionen er også forpligtet af 2030-dagsordenen for bæredygtig udvikling*** [1b] ***og sine verdensmål for bæredygtig udvikling*** [1c]***. Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, som blev vedtaget i december 2020*** [1d]***, og handlingsplanen for nulforurening*** [1e]***, der blev vedtaget i maj 2021, omhandler specifikt transportforureningsaspekterne i den europæiske grønne pagt. Andre politikker af særlig relevans for dette initiativ omfatter eksempelvis direktivet om luftkvaliteten*** [1f]***, den nye industristrategi for Europa*** [1g]***, CO_2-emissionsstandarderne for personbiler og varevogne*** [1h] ***og CO_2-emissionsmålene for nye tunge køretøjer*** [1i]***.*** ***(1a) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Den europæiske grønne pagt, COM(2019)0640.*** ***(1b) https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1*** ***(1c) https://sdgs.un.org/goals*** ***(1d) COM(2020)0789.*** ***(1e) COM(2021)0400.*** ***(1f) Direktiv 2008/50/EF*** ***(1g) COM(2020)0102 og COM(2021)0350.*** ***(1h) COM(2021)0556.*** ***(1i) COM(2023)0088.***

Ændring 3

Forslag til forordning

Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
(1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Med henblik herpå indførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ([43]) et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.	(1) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Med henblik herpå indførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ([43]) et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ***og dæk til alle køretøjer***.
([43]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).	([43]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

Ændring 4

Forslag til forordning

Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(2a) En vellykket overgang til nulemissionsmobilitet kræver en integreret tilgang og det rette fremmende miljø til at stimulere innovation og fastholde Unionens teknologiske lederskab i denne sektor. Dette omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovation, øget udbud af nul- og lavemissionskøretøjer, udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur, integration i energisystemerne samt bæredygtig materialeforsyning og bæredygtig produktion, genanvendelse og genbrug af batterier i Europa. Dette kræver en sammenhængende indsats på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan.

Ændring 5

Forslag til forordning

Betragtning 2 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(2b) For at støtte omstillingen til ren mobilitet, samtidig med at Europa genindustrialiseres, og borgere understøttes, er det er afgørende at holde priserne på private og erhvervsmæssige køretøjer på et niveau, som borgere og virksomheder har råd til. Dette vil bidrage til at opretholde livskvaliteten, den industrielle konkurrenceevne og innovationen samt til at støtte jobskabelse og kompetenceudvikling i sektoren.

Ændring 6

Forslag til forordning

Betragtning 2 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(2c) Der bør sikres en socialt acceptabel og retfærdig omstilling til emissionsfri mobilitet. Det er derfor vigtigt at tage hensyn til de sociale virkninger af en sådan omstilling i hele bilindustriens værdikæde og på en proaktiv måde tage hånd om de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Der skal udvikles målrettede programmer på EU-plan, nationalt og regionalt plan såsom udarbejdelse af planer for retfærdig omstilling i regioner, der er afhængige af bilindustrien, inden for rammen af mekanismen for en retfærdig omstilling med henblik på omskoling, opkvalificering og omplacering af arbejdstagere samt uddannelses- og jobsøgningsinitiativer i lokalsamfund og regioner, der påvirkes negativt af omstillingen, i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter og de kompetente myndigheder. Som en del af denne omstilling bør kvinders beskæftigelse samt lige muligheder i denne sektor styrkes.

Ændring 7

Forslag til forordning

Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6") ([44]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI") ([45]) . ***Grunden til at have to forordninger var, at emissionerne fra tunge køretøjer blev kontrolleret på grundlag af motorprøvning, mens grundlaget for lette køretøjer var prøvning af hele køretøjet. Siden da er der udviklet metoder, der gør det muligt at prøve både lette og tunge køretøjer på vej. Det er derfor ikke længere nødvendigt at basere typegodkendelsen på motorprøvning.***	(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission ("emissionstypegodkendelse") er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ("Euro 6") ([44]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ("Euro VI") ([45]) .
([44]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).	([44]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).
([45]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).	([45]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

Ændring 8

Forslag til forordning

Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
(5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypegodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser for sådanne køretøjer.	(5) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning burde sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypegodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser ***og prøvningsbetingelser*** for sådanne køretøjer.

Ændring 9

Forslag til forordning

Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. Der opnås forenkling ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger***, der fandtes under Euro 6 og Euro VI,*** ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømlinet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypegodkendelsen.	(7) Det er også nødvendigt at mindske kompleksiteten, de administrative omkostninger og gennemførelsesomkostningerne for fabrikanter og myndigheder og sikre en effektiv gennemførelse af Euro-emissionsnormerne. Der opnås forenkling ved at fjerne forskellige anvendelsesdatoer for de grænseværdier og prøvninger ved at fjerne mange forskellige og komplekse emissionsprøvninger, hvor sådanne prøvninger ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et strømlinet og sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypegodkendelsen.

Ændring 10

Forslag til forordning

Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
(8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold med et minimalt antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav ***og ikke kun i laboratoriet***.	(8) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktisk kørsel, er det nødvendigt at prøve køretøjer under faktiske anvendelsesforhold***, som er statistiske relevante,*** med et minimalt antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav***. Denne prøvning på vej bør baseres på normal kørsel og udelukke tendentiøs kørsel.***

Ændring 11

Forslag til forordning

Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændring*
(10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer ***i*** Unionen.	(10) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke længere svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer ([1a]) ***og deres standardanvendelse på tværs af*** Unionen ***under hensyntagen til forskelle mellem medlemsstaterne. Dette har særlig betydning for købere af brugte køretøjer, som forventer, at køretøjet udleder lige så meget, som det gjorde, da det i sin tid blev bragt i omsætning.***
	([1a]) European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) "Vehicles in Use, Europe 2022".

Ændring 12

Forslag til forordning

Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(10a) Medlemsstaterne opfordres til at udvikle og gennemføre strategier for at tilskynde til fornyelse af bilparken med henblik på at lette en gradvis omstilling af den europæiske bilpark til køretøjer med begrænsede emissioner, hvilket vil bidrage til et renere og mere bæredygtigt transportøkosystem.

Ændring 13

Forslag til forordning

Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændring*
(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. ***Det*** er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.	(11) Der findes nu teknologier, som anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissionen af flygtige organiske forbindelser under anvendelse, parkering og optankning af et benzindrevet køretøj. ***Eftersom disse teknologier allerede har vist deres værd og er indført omkostningseffektivt på andre markeder og i andre regioner,*** er ***det*** derfor hensigtsmæssigt ***for EU at tilpasse sig andre markeder ved*** at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau og ***at*** indføre emissionsgrænser for optankningsfasen.

Ændring 14

Forslag til forordning

Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(11a) Med henblik på at begrænse emissioner fra påfyldning af brændstof har man indført køretøjsmonterede genvindingssystemer til dampe ved påfyldning på andre markeder og i andre regioner for mere end 15 år siden, som har en dokumenteret effektivitet for så vidt angår begrænsning af dampe. Køretøjsmonterede systemer til genvinding af dampe fra påfyldning af brændstof kræver ingen årlig vedligeholdelse eller årlige inspektioner for at opretholde en større effektivitet for så vidt angår begrænsning af dampe ved påfyldning af brændstof og er samtidig kompatible med de nuværende fase II-tankstationer.

Ændring 15

Forslag til forordning

Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændring*
(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremser på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør ***udarbejde en rapport om*** dækslid ***inden udgangen*** af ***2024*** med ***henblik på*** at ***gennemgå målemetoderne*** og ***den nyeste teknologi*** med henblik på at ***foreslå*** grænseværdier for dækslid.	(12) Ikke-udstødningsemissioner består af partikler fra dæk og bremser på køretøjer. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast i omgivelserne. Som det fremgår af konsekvensanalysen, forventes det, at ikke-udstødningsemissioner i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikke-udstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør ***inden udgangen af 2025 gennemgå, hvordan man måler*** dækslid***, og definere grænseværdier for dækslid på grundlag*** af ***de nyeste metoder, hvis ikke der er fastsat ensartede bestemmelser, som henviser til det arbejde*** med ***dækslid, der er foretaget i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29), senest midt i 2026. Kommissionen bør sikre, at WP29 når sine mål rettidigt og samtidig afspejler et højt ambitionsniveau baseret på et solidt videnskabeligt og teknisk grundlag. Gennemgangen bør ledsages af et lovforslag for køretøjer med traktionsbatterier, herunder pluginhybridbiler og batteridrevne elkøretøjer,*** med henblik på at ***vedtage*** grænseværdier for dækslid***, der er forenelige med Unionens mål om at reducere mængden af mikroplast, der frigives til miljøet, med 30 % senest i 2030 og på grundlag af de nyeste tal for dækslid***.

Ændring 16

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændring*
(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22 ([47]).	(14) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder plugin-hybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Dette er særligt vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer for at sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Batteriets sundhedstilstand bør derfor overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler ***og lette erhvervskøretøjer*** under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift 22 ([47]).
([47]) FN's globale tekniske forskrift om batteriers holdbarhed i elektriske køretøjer, UN GTR 22	([47]) FN's globale tekniske forskrift om batteriers holdbarhed i elektriske køretøjer, UN GTR 22

Ændring 17

Forslag til forordning

Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(14a) OBM-, OBFCM- eller SOH-anordninger anvender data, som genereres af køretøjet, til at overvåge dets overholdelse af denne forordning. Disse data skal udveksles i overensstemmelse med dataforordningen med køretøjets brugere og deres tjenesteudbydere, således at køretøjets brugere kan drage fordel af gode råd og anbefalinger om, hvordan køretøjets emissioner og energiforbrug kan begrænses samt dets batterilevetid forlænges ved at forbedre brugen af køretøjet.

Ændring 18

Forslag til forordning

Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændring*
(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor yderst vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrolsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.	(15) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør forhindres***, herunder gennem foranstaltninger til at undgå annoncering, salg og montering af manipulationsudstyr, og straffes***. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor yderst vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken forureningskontrolsystemerne eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.

Ændring 19

Forslag til forordning

Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(15a) For at undgå, at foranstaltninger mod ulovlige indgreb hæmmer konkurrencen uforholdsmæssigt, bør denne forordning og dens sekundære lovgivning bevare muligheden for, at uafhængige operatører kan udvikle, distribuere, installere og aktivere reservedele på eftermarkedet. Derfor bør fabrikanterne sikre uafhængige operatørers adgang til strengt nødvendige oplysninger, værktøjer og processer til udvikling og montering af sådanne reservedele.

Ændring 20

Forslag til forordning

Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændring*
(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det ***gør*** heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt ***opmærksom på nødvendige*** reparationer. Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. De følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til løbende at overvåge og kontrollere køretøjernes ***emissionsadfærd*** ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM). Systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrolsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav.	(16) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede i dag til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD). Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det ***anspører*** heller ikke tilstrækkeligt og rettidigt ***til*** reparationer. Det er derfor muligt, at køretøjer udleder meget mere, end de må gøre. De følere, der hidtil har været anvendt til egendiagnosesystemer, kan også anvendes til løbende at overvåge og kontrollere køretøjernes ***udstødningsemissionsadfærd*** ved hjælp af et egenmålingssystem (OBM). Systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller forureningskontrolsystemerne, når dette er nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system installeres, og at regulere dets tekniske krav. ***Indførelsen af foranstaltninger, der anvendes af disse systemer, må ikke bringe trafiksikkerheden i fare eller begrænse mobiliteten.***

Ændring 21

Forslag til forordning

Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændring*
(17) ***Fabrikanter kan vælge at fremstille køretøjer, der overholder lavere emissionsgrænser eller med bedre batteriholdbarhed end krævet i denne forordning, eller køretøjer, som har adgang til avancerede muligheder, herunder geofencing og adaptive betjeningsanordninger. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation.*** Der bør ***derfor*** stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed.	(17) Der bør stilles et ***ajourført*** miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed ***for forbrugerne, så de kan modtage ajourførte oplysninger gennem hele køretøjets levetid, f.eks. om brændstofforbrug, batteriernes sundhedstilstand, emissionsgrænser, resultaterne af periodiske syn og data fra tekniske kontroller samt andre relevante oplysninger***.

Ændring 22

Forslag til forordning

Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændring*
(18) Hvis Kommissionen fremsætter et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO2-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af CO2-flådestandarderne, og i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.	***udgår***

Ændring 23

Forslag til forordning

Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændring*
(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter. Fabrikanter af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på ***tilfældige*** faktiske kørecyklusser.	(19) Emissioner fra køretøjer, der sælges af fabrikanter af små mængder køretøjer, udgør en ubetydelig del af emissionerne i Unionen. Der kan derfor tillades en vis fleksibilitet i nogle af kravene til sådanne fabrikanter. Fabrikanter af små mængder køretøjer bør derfor kunne erstatte visse prøvninger under typegodkendelsen med overensstemmelseserklæringer, mens fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer bør have mulighed for at anvende laboratorieprøvninger baseret på ***statistisk relevante*** faktiske kørecyklusser.

Ændring 24

Forslag til forordning

Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(20a) Selv om udtrykket "sundhedstilstand" (SOH) almindeligvis anvendes til at henvise til et batteris sundhed på et givet tidspunkt i dets levetid, er dette udtryk ikke almindeligt defineret og bestemmes ved hjælp af en række forskellige metoder: "status for certificeret energi" (SOCE) og "status for certificeret rækkevidde" (SOCR). Begge parametre repræsenterer en procentdel af den certificerede batterienergi eller elektriske rækkevidde, der er tilbage på et givet tidspunkt.

Ændring 25

Forslag til forordning

Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændring*
(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP) valgmuligheder ***og betegnelser*** for køretøjer krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol krav til og oplysninger ***fra fabrikanter af*** etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO_2 -værdien for disse etapevise køretøjer tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige ***og værst tænkelige*** RDE-prøvningscyklusser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved tomgang, ii) bestemmelse af CO2-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af	(21) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning ***og for at supplere den*** bør Kommissionen ***både*** tillægges gennemførelsesbeføjelser ***i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011 og beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde*** for så vidt angår fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og miljøkøretøjspas (EVP)***,*** valgmuligheder for køretøjer***,*** krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol***,*** krav til og oplysninger ***for*** etapevise køretøjer samt procedurer til bestemmelse af CO_2-værdien for disse etapevise køretøjer***,*** tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, kontrol, inspektion og markedstilsyn samt rapporteringsforpligtelser, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse***,*** metoder og prøvninger til i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej, herunder tilfældige***, men statistisk relevante*** RDE-prøvningscyklusser, anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel og emissioner ved

Kommissionens forslag	*Ændring*
O3- og O4-påhængskøretøjer på CO2-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremser, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for ***batterholdbarhed***, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ix) Metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb ***xi) metoder til vurdering af, om de typer, der er godkendt under specifikke EURO7-betegnelser, fungerer korrekt*** **(**xii) kriterier for emissionstypegodkendelser for fabrikanter af små og ultrasmå mængder køretøjer xiii) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xv) specifikationer for referencebrændstoffer og (xvi) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xvii) metoder til måling af dækslid samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV). ***Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[50].***	tomgang, ii) bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstof- og energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) tilvejebringelse af specifikationer for gearskiftindikatorer (GSI), iv) bestemmelse af virkningen af O_3- og O_4-påhængskøretøjer på CO_2-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt for et køretøj, v) måling af emissionen af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremser, vi) evaluering af overholdelsen af mindstekravene til ydeevnen for ***batteriholdbarhed***, vii) evaluering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer**,** overholdelsestærskler og ydeevnekrav samt viii) prøvning og metoder til sikring af følernes ydeevne (OBD og OBM) viii) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger specifikation af og egenskaber for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og vurdering af, hvorvidt de fungerer korrekt ix) Metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og udskiftningskontrolsystemer x) metoder til at sikre og vurdere sikkerhedsforanstaltninger, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb xii) kriterier for emissionstypegodkendelser for fabrikanter af små og ultrasmå mængder køretøjer xiii) kontrol- og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer xiv) ydeevnekrav til prøvningsudstyr xv) specifikationer for referencebrændstoffer og (xvi) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier xvii) metoder til måling af dækslid samt xix) format, oplysninger og metode for kommunikation af data indeholdt i miljøkøretøjspasset (EPV).

Ændring 26

Forslag til forordning

Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændring*
(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremser eller dæk omfattet af Euro 7. prøvningskrav, navnlig under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer ***indførelse af køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter, men også*** fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper samt mindstekrav til ydeevne for batterier og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer og fastsættelse af ***definitioner og*** særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer i kategori M_2, M_3, N_2, N_3. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[51]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.	(22) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremser eller dæk omfattet af Euro 7***,*** prøvningskrav, navnlig under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer fastsættelse af grænseværdier for bremsepartikelemissioner og grænseværdier for dækslid for forskellige dæktyper samt mindstekrav til ydeevne for batterier og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer og fastsættelse af særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer i kategori M_2, M_3, N_2, N_3. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[51]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

Ændring 27

Forslag til forordning

Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(22a) Unionen har undertegnet den overenskomst under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), der blev indgået den 20. marts 1958. Denne aftale vedrører standardisering af tekniske specifikationer for hjulkøretøjer, deres tilhørende udstyr, og komponenter, der kan monteres på eller anvendes sammen med hjulkøretøjer. Desuden fastsættes betingelserne for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er udstedt på grundlag af disse specifikationer. Kravene i denne forordning bør, hvor det er relevant, være i overensstemmelse med de standarder, der er fastsat i UNECE-regulativerne eller eventuelle senere ændringer af denne forordning, navnlig med hensyn til grænseværdier for bremsepartikelemissioner, grænseværdier for dæktyper med hensyn til slid og fastsættelse af minimumskriterier for batteriers ydeevne.

Ændring 28

Forslag til forordning

Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændring*
(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes. Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være så hurtigt som teknisk muligt, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes ***med*** yderligere ***to år***, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer.	(25) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale typegodkendende myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning ***og dens afledte ret***. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes. Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være så hurtigt som teknisk ***og økonomisk*** muligt, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes yderligere, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer.

Ændring 29

Forslag til forordning

Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændring*
(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M og N, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer og separate tekniske enheder for så vidt angår emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan. EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.	(26) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte harmoniserede regler for de administrative og tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer i klasse M og N, og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder og for markedsovervågning af sådanne køretøjer, systemer og separate tekniske enheder for så vidt angår emissioner ***samt at forfølge høje niveauer for beskyttelse af miljøet og folkesundheden***, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget og virkningerne heraf bedre nås på EU-plan. EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Ændring 30

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Denne forordning fastsætter regler for den første emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, markedsovervågning, holdbarheden af forureningsbegrænsende systemer og traktionsbatterier, egenmålingssystemer, sikkerhedsbestemmelser til begrænsning af ulovlige indgreb og cybersikkerhedsforanstaltninger samt nøjagtig bestemmelse af CO_2 -emissioner, elektrisk rækkevidde, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet.	2. Denne forordning fastsætter ***desuden*** regler for den første emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, markedsovervågning, holdbarheden af forureningsbegrænsende systemer og traktionsbatterier, egenmålingssystemer, sikkerhedsbestemmelser til begrænsning af ulovlige indgreb og cybersikkerhedsforanstaltninger samt nøjagtig bestemmelse af CO_2 -emissioner ***og emissioner af forurenende stoffer***, elektrisk rækkevidde, brændstof- og energiforbrug og energieffektivitet.

Ændring 31

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. I denne forordning fastlægges også fælles tekniske krav til og administrative bestemmelser om typegodkendelse vedrørende emissioner i forbindelse med dækslid og markedsovervågning af alle nyfremstillede dæk. Disse aspekter skal der tages hensyn til i tilgift til de tekniske krav til dækket og de administrative bestemmelser i forordning (EU) 2019/2144.

Ændring 32

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3 samt påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 som angivet i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858, herunder køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i en eller flere etaper, og systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer.	Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3 samt påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 som angivet i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858, herunder køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i en eller flere etaper, og systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer ***og dæk i klasse C1, C2 og C3 som angivet i FN-regulativ nr. 117 med undtagelse af isdæk***.

Ændring 33

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2) "første emissionstypegodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypegodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypegodkendelsesattesten og køretøjerne sættes i produktion	2) "første emissionstypegodkendelse" eller "IETA": den første fase af en emissionstypegodkendelsesprocedure, før myndighederne udsteder emissionstypegodkendelsesattesten og køretøjerne***, motorerne, systemerne eller separate tekniske enheder eller komponenter*** sættes i produktion

Ændring 34

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC": aktiviteter, der udføres på køretøjer i drift med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning	4) "overensstemmelse efter ibrugtagning" eller "ISC": aktiviteter, der udføres på køretøjer***, motorer, systemer, separate tekniske enheder eller komponenter*** i drift med henblik på at verificere holdbarhedskravene i denne forordning

Ændring 35

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5) "motor": et køretøjs ***fremdriftskilde***	5) "motor": et køretøjs ***interne forbrændingsmotor (ICEV)***

Ændring 36

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 9

Kommissionens forslag	*Ændring*
9) "CO_2-emissioner" eller "CO_2": emissioner af carbondioxid fra ***motorkøretøjets eller motorens udstødningsrør***	9) "CO_2-emissioner" eller "CO_2": emissioner af carbondioxid fra ***udstødningsrøret***

Ændring 37

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10

Kommissionens forslag	*Ændring*
10) "nitrogenoxider" eller "NOx": summen af ***nitrogenoxider***, der udledes fra udstødningsrøret	10) "nitrogenoxider" eller "NOx": summen af ***nitrogenoxid (NO) og nitrogendioxid (NO_2)***, der udledes fra udstødningsrøret

Ændring 38

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	10a) "dinitrogenoxid" eller "N_2O": udledning af dinitrogenmonoxid fra udstødningsrøret

Ændring 39

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 18

Kommissionens forslag	*Ændring*
18) "ikke-methan carbonhydrider" eller "NMHC": de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret, bortset fra methan	18) (Vedrører ikke den danske tekst)

Ændring 40

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 24

Kommissionens forslag	*Ændring*
24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at bestemme CO2-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer ***"energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj***	24) "værktøj til beregning af energiforbrug" eller "VECTO": et simuleringsværktøj, der anvendes for at bestemme CO_2-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer

Ændring 41

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 24 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	24a) "energiforbrug": forbruget af elektrisk energi for alle fremdriftskilder i et køretøj

Ændring 42

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 29

Kommissionens forslag	*Ændring*
29) "dækslid": massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, og som udledes til omgivelserne	29) "dækslid": massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, ***jf. det arbejde der er udført i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifters (WP29's) fælles GRBP/GRPE-Taskforce om Dækslid,*** og som udledes til omgivelserne

Ændring 43

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 34

Kommissionens forslag	*Ændring*
34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj	34) "originalt forureningsbegrænsende system": et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj***, og som er installeret i køretøjet på tidspunktet for dets første registrering***

Ændring 44

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 36

Kommissionens forslag	*Ændring*
36) "adaptiv kontrolfunktion": et system, der foretager justeringer i motoren, forureningskontrolsystemer eller andre køretøjsparametre med det formål at forbedre brændstof- eller energiforbruget og effektiviteten af det forureningsbegrænsende system baseret på den forventede brug af køretøjet	***udgår***

Ændring 45

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 38

Kommissionens forslag	*Ændring*
38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst	38) "egenmålingssystem" eller "OBM": et system i et køretøj, der er i stand til at ***overvåge emissioner og*** detektere enten emissionsoverskridelser, eller når et køretøj er i nulemissionstilstand, hvis relevant, og som er i stand til at angive forekomsten af sådanne overskridelser ved hjælp af oplysninger, der er lagret i køretøjet, og kommunikere disse oplysninger via OBD-porten og trådløst

Ændring 46

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 39

Kommissionens forslag	*Ændring*
39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller energiforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet**,**	39) "anordning til ombordovervågning af brændstof- og/eller energiforbrug" eller "OBFCM-anordning": enhver form for software eller hardware, der registrerer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstof- og energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante for bestemmelsen af køretøjets brændstof- eller energiforbrug og energieffektivitet ***samt med henblik på tekniske kontroller***

Ændring 47

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 44

Kommissionens forslag	*Ændring*
44) "ulovlige indgreb": de erhvervsdrivendes eller uafhængige aktørers inaktivering eller ændring af motoren, køretøjets forureningsbegrænsende anordning og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM eller OBD/OBM, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data	44) "ulovlige indgreb": de erhvervsdrivendes eller uafhængige aktørers inaktivering eller ændring af motoren ***eller elmotoren***, køretøjets forureningsbegrænsende anordning og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM eller OBD/OBM, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data

Ændring 48

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 47 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
47) "fabrikant af små mængder køretøjer": en fabrikant, der fremstiller under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M_1 eller 22 000 nye ***motorkøreøjer*** i klasse N_1, som registreres i Unionen i hvert kalenderår, og som:	47) "fabrikant af små mængder køretøjer": en fabrikant, der fremstiller under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M_1 eller 22 000 nye ***motorkøretøjer*** i klasse N_1***, eller 600 nye køretøjer i alt fra kategori M_2, M_3 og 6 900 nye køretøjer i alt fra kategori N_2 and N_3***, som registreres i Unionen i hvert kalenderår, og som:

Ændring 49

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 63

Kommissionens forslag	*Ændring*
63) "mærkeeffekt" eller "Prated": motorens maksimale nettoeffekt i kW	63) "mærkeeffekt" eller "P_{rated}": motorens ***eller elmotorens*** maksimale nettoeffekt i kW

Ændring 50

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 65

Kommissionens forslag	*Ændring*
65) "traktionsbatteri": et batterisystem, der oplagrer energi med det hovedformål at drive køretøjet	65) "traktionsbatteri": et batterisystem, der oplagrer energi med det hovedformål at drive køretøjet***, herunder dets batteristyringssystem***

Ændring 51

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 65 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	65a) "batteristyringssystem": en elektronisk enhed, der kontrollerer eller styrer batteriers elektriske og termiske funktioner med henblik på at sikre et batteris sikkerhed, ydeevne og levetid, styrer og lagrer data for de parametre, der anvendes til bestemmelse af batteriets sundhedstilstand og forventede levetid, jf. bilag VII til forordning (EU) 2023/1542, og kommunikerer med det køretøj, som batteriet er indbygget i, eller med en offentlig eller privat ladeinfrastruktur

Ændring 52

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 67

Kommissionens forslag	*Ændring*
67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et nulemissionskøretøj kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde	67) "nulemissionsrækkevidde": den maksimale afstand, som et nulemissionskøretøj ***eller et køretøj i nulemissionstilstand*** kan tilbagelægge, indtil traktionsbatteriet eller brændstoftanken ***på en ikke-ICEV*** er udtømt, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

Ændring 53

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 71

Kommissionens forslag	*Ændring*
71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i digital format, der indeholder ***oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet***, ***herunder emissionsgrænser*** for ***forurenende stoffer, CO_2-emissioner, brændstofforbrug, energiforbrug***, ***elektrisk rækkevidde og motoreffekt***, ***batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier***	71) "miljøkøretøjspas" eller "EVP": en fortegnelse på papir og i digital format, der indeholder ***alle oplysninger***, ***der er nødvendige*** for ***at kontrollere de afprøvede værdier***, ***som fabrikanterne har angivet***, ***i forbindelse med typegodkendelse***

Ændring 54

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 72

Kommissionens forslag	*Ændring*
72) "føreradvarselssystem for ***emissionsoverskridelser"***: et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om ***emissionsoverskridelser*** og håndhæve reparationer	72) "føreradvarselssystem for ***udstødningsemissionsoverskridelser"***: et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om ***udstødningsemissionsoverskridelser*** og håndhæve reparationer

Ændring 55

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 77

Kommissionens forslag	*Ændring*
77) "vinterdæk": et dæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang	***udgår***

Ændring 56

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78

Kommissionens forslag	*Ændring*
78) "specialdæk": et dæk, der er beregnet til brug under blandede forhold både på vej og i terræn eller til andre specielle opgaver. Sådanne dæk er primært konstrueret til at sætte og holde køretøjet i gang ved terrænkørsel	***udgår***

Ændring 57

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 78 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	78a) "isdæk": et vinterdæk i klasse C1 til krævende sneforhold, som desuden er konstrueret til vejbelægninger, der er dækket af is, og som opfylder kravene i FN-regulativ nr. 117

Ændring 58

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fabrikanterne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. ***Fabrikanterne*** sikrer, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.	1. Fabrikanterne sikrer, at de nye køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning. ***Fra de specifikke anvendelsesdatoer fastsat i denne forordning*** sikrer ***fabrikanterne***, at de nye komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer***, dæk*** og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, som de fremstiller, og som sælges eller tages i brug i Unionen, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændring 59

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under ***udvidede*** kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III.	Ved kontrol af overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, hvis prøvningen udføres under ***ét udvidet*** kørselsforhold ***ad gangen***, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i bilag III.

Ændring 60

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Emissionerne under regenerering af forureningsbegrænsende systemer ***vil blive medtaget*** som et vægtet gennemsnit baseret på regenereringens hyppighed og varighed.	Emissionerne under regenerering af forureningsbegrænsende systemer ***medtages*** som et vægtet gennemsnit baseret på regenereringens hyppighed og varighed.

Ændring 61

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Fabrikanterne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I.	4. Fabrikanterne udformer og fremstiller komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at overholde denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I***, under prøvningsbetingelserne, der er fastsat i bilag III***.

Ændring 62

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til ***emissionsoverskridelser***, med henblik på at fremme reparationer	a) egendiagnosesystemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til ***udstødningsemissionsoverskridelser***, ***eller fejl i andre komponenter*** med henblik på at fremme reparationer

Ændring 63

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) egenmålingssystemer, der kan detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne	b) egenmålingssystemer, der kan detektere emissioner over emissionsgrænserne som følge af funktionsfejl, øget nedbrydning eller andre situationer, der øger emissionerne ***inden for egenmålingernes tolerancebredde eller nulemissionstilstanden***

Ændring 64

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) enhed til overvågning af traktionsbatteriets sundhedstilstand ***og emissionssystemerne***	d) enhed til overvågning af traktionsbatteriets sundhedstilstand

Ændring 65

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) systemer, der advarer føreren om overskridelse af ***emissioner***	e) systemer, der advarer føreren om overskridelse af ***udstødnings-emissioner***

Ændring 66

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 6 – litra g

Kommissionens forslag	*Ændring*
g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.	g) anordninger, der trådløst kommunikerer køretøjsgenererede data ***sammen med godkendelsesnummeret og typegodkendelsesvarianten***, som anvendes til at overholde denne forordning, og OBFCM-data med henblik på ***evt.*** periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner***, og også til at stille tredjepartstjenester til rådighed for brugeren af køretøjet med henblik på at forbedre brugen af køretøjet, reducere dets energiforbrug og emissioner eller forlænge levetiden af dets batteri under anvendelse***.

Ændring 67

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 7 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) kilometertæller ***og***	d) kilometertæller

Ændring 68

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 7 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ea) elektriske motorstyreenheder m.m.

Ændring 69

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 7 – litra e b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	eb) sikkerhedssystemer til køretøjer.

Ændring 70

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
8. Fabrikanten skal forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.	8. Fabrikanten skal ***så vidt muligt*** forhindre muligheden for at udnytte de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7***, på grundlag af den bedste tilgængelige viden på tidspunktet for typegodkendelsen***. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, skal fabrikanten ***træffe alle mulige foranstaltninger under hensyntagen til det tekniske stade til at*** fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

Ændring 71

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	8a. Fabrikanter sikrer uafhængige operatørers adgang til de nødvendige oplysninger, redskaber og processer for at udvikle kompatible udskiftningsdele til eftermarkedet, som opfylder fabrikantens tekniske krav, og muligheden for at installere og aktivere disse dele i køretøjet, herunder OBM-relaterede komponenter, i overensstemmelse med de af fabrikanten gennemførte foranstaltninger mod ulovlige indgreb. ***I forbindelse med overvejelser om at tilbageholde sådanne oplysninger, redskaber og processer for at modvirke ulovlige indgreb påviser køretøjsfabrikanterne, at tilbageholdelse af de pågældende oplysninger, redskaber og processer vil være et forholdsmæssigt middel til at modvirke de pågældende ulovlige indgreb. De undersøger derfor navnlig, om mindre restriktive foranstaltninger ville være tilstrækkelige.***

Ændring 72

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 10

Kommissionens forslag	*Ændring*
10. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurer, prøvninger og metoder til kontrol af overholdelsen af kravene i stk. 1-9. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.	***udgår***

Ændring 73

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fabrikanterne kan betegne de køretøjer, de fremstiller, som "Euro 7+ køretøjer", hvis disse køretøjer opfylder følgende krav: ***a) for ICEV og NOVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, og en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantale-missioner*** ***b) for OVC-HEV ved at erklære overholdelse af mindst 20 % lavere emissionsgrænser end dem, der er fastsat i bilag I for forurenende luftarter, en størrelsesorden lavere emissionsgrænser for partikelantalemissioner og batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II*** ***c) for PEV ved at erklære en batteriholdbarhed, der er mindst 10 procentpoint højere end kravene i bilag II.***	***udgår***

Ændring 74

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Disse køretøjers overensstemmelse med forskrifterne i punkt 1 kontrolleres i forhold til de erklærede værdier.	***udgår***

Ændring 75

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Fabrikanterne kan betegne køretøjer som "Euro 7A-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med adaptive kontrolfunktioner. Anvendelsen af adaptive kontrolfunktioner skal påvises over for de typegodkendende myndigheder under typegodkendelsen og verificeres under køretøjets levetid som angivet i tabel 1, bilag IV.	***udgår***

Ændring 76

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Fabrikanterne kan betegne køretøjer som "Euro 7G-køretøjer", hvis disse køretøjer er udstyret med intern forbrændingsmotorer med geofencing-teknologier. Fabrikanten skal installere et føreradvarselssystem i disse køretøjer for at give brugeren besked, når traktionsbatterierne er næsten tomme, og for at standse køretøjet, hvis det ikke oplades inden for 5 km fra den første advarsel i nulemissionstilstand. Anvendelsen af sådanne geofencing-teknologier kan verificeres i køretøjets levetid.	***udgår***

Ændring 77

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Fabrikanter kan fremstille køretøjer, der kombinerer to eller flere af de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1, 2 eller 3, og angive dem ved hjælp af en kombination af symboler og bogstaver såsom "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".	***udgår***

Ændring 78

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. For køretøjer i klasse N_2 med en maksimal vægt på mellem 3,5 og 4,0 ton, der oprindeligt stammer fra et køretøj i klasse N_1, kan den typegodkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse for et køretøj i klasse N_1. Sådanne køretøjer betegnes som "Euro 7ext-køretøj".	***udgår***

Ændring 79

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurer, prøvninger og metoder til kontrol af overholdelsen af kravene i stk. 1-6. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.	***udgår***

Ændring 80

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Fabrikanterne skal sikre, at OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, opfylder bestemmelserne i denne forordning, så længe køretøjet er i brug.	3. Fabrikanterne skal sikre, at ***udformningen og funktionaliteten af*** OBFCM-, OBD- og OBM-anordninger og foranstaltninger mod ulovlige indgreb, der er monteret i disse køretøjer, opfylder bestemmelserne i denne forordning ***og ikke deaktiveres***, så længe køretøjet er i brug.

Ændring 81

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. De krav, der er omhandlet i ***punkt*** 1-3, finder anvendelse på køretøjer for alle typer brændstof eller energikilder, som de drives af. De samme krav gælder også for alle separate tekniske enheder og komponenter, der er beregnet til sådanne køretøjer.	4. De krav, der er omhandlet i ***stk.*** 1-3, finder anvendelse på køretøjer for alle typer brændstof eller energikilder, som de drives af. De samme krav gælder også for alle separate tekniske enheder og komponenter, der er beregnet til sådanne køretøjer.

Ændring 82

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. Egenmålingssystemer, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne:	*(Vedrører ikke den danske tekst)*

Ændring 83

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) formidle data om køretøjets ***emissionsadfærd***, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden ([55]) , ([56]) ;	b) formidle data om køretøjets ***udstødningsemissionsadfærd***, herunder data om forureningsfølere og udstødningsstrømme, via OBD-porten og trådløst, herunder med henblik på teknisk kontrol og syn ved vejsiden ([55]), ([56]) ***eller med henblik på at detektere ulovlige indgreb og udbyde tredjepartstjenester, der hjælper brugeren af køretøjet med at reducere emissioner i brugsfasen***
([55]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).	([55]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).
([56]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).	([56]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129).

Ændring 84

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) ***udløse*** reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.	c) ***opfordre til*** reparation af køretøjet, når føreradvarselssystemet anmelder betydelige emissionsoverskridelser.

Ændring 85

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere ***de*** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst.	7. OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanten i disse køretøjer, skal kunne kommunikere ***alle lovpligtige relevante*** køretøjsdata, som de registrerer via OBD-porten og trådløst***, under overholdelse af forordning (EU) 2016/679***.

Ændring 86

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, ***skal*** fabrikanterne ***straks træffe*** de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.	8. For køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, ***træffer*** fabrikanterne de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af disse køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter eller enhver anden erhvervsdrivende skal trække produktet tilbage fra markedet eller tilbagekalde det, alt efter hvad der er relevant. Fabrikanten orienterer omgående den typegodkendende myndighed ***og Kommissionen*** om den manglende overensstemmelse med de relevante oplysninger.

Ændring 87

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 9

Kommissionens forslag	*Ændring*
9. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger forbundet med kravene i stk. 1-8. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.	***udgår***

Ændring 88

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE, CO_2-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur , OBD, OBM, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V. ***Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af adaptive betjeningsanordninger og geofencing, når fabrikanten vælger disse muligheder.***	2. Fabrikanten giver den typegodkendende myndighed en underskrevet erklæring for så vidt angår RDE, CO_2-korrektionsprøvning ved omgivelsestemperatur , OBD, OBM, emissioner og batteriers holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til krumtaphuset, jf. bilag V.

Ændring 89

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj og udlevere dette pas til køberen af ***køretøjet sammen med*** køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.	4. Fabrikanterne skal udstede et miljøkøretøjspas (EVP) for hvert køretøj***, som skal formidles på salgsstedet sammen med køretøjet,*** og udlevere dette pas til køberen af køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanten skal sikre, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer og kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

Ændring 90

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. ***Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter***, der ***fastlægger prøvnings- og overensstemmelsesverifikation samt procedurer vedrørende emissionstypegodkendelse, produktionens*** overensstemmelse***, overensstemmelse efter ibrugtagning, overensstemmelseserklæring*** og ***EVP i henhold til stk. 1-4. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2***.	5. ***Fabrikanter udsteder et ajourført EVP efter overensstemmelseskontroller efter ibrugtagning med angivelse af de ajourførte værdier for de oplysninger***, der ***er omhandlet i denne forordnings artikel 3, nr. 71). I*** overensstemmelse ***med forordning (EU) 2018/858*** og ***direktiv 2014/45/EU skal fabrikanter gøre det muligt for kompetente myndigheder og prøvningscentre at aktualisere EVP med korrekte data fra OBD-porten og køretøjets OBFCM-anordning***.

Ændring 91

Forslag til forordning

Artikel 7 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Artikel 7a ***Særlige bestemmelser vedrørende dækslid på køretøjer*** ***Efter offentliggørelsen af de relevante ensartede bestemmelser i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16, som supplerer denne forordning, ved at fastsætte metoder og grænseværdier for måling af slidemission pr. dækkategori med henblik på typegodkendelse, som skal henvise til de ensartede bestemmelser og undtagelser, der skal fastsættes i WP29 vedrørende godkendelse af dæk for så vidt angår typegodkendelse af dækkets slidemissioner.*** ***Hvis der ikke er fastsat ensartede bestemmelser i WP29 senest den 30. juni 2026 for C1-dæk og senest den 31. december 2035 for C2- og C3-dæk, foretager Kommissionen en revision og, hvis det er relevant, udvikler en metode til måling af dækslid og definerer grænseværdier for slid på dæk på grundlag af andre eksisterende avancerede metoder. Efter denne revision og, hvis det er relevant, vedtager Kommissionen delegerede retsakter senest den 30. oktober 2026 i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at præcisere sådanne metoder og fastsætte grænseværdier for slidemission pr. dækkategori.***

Ændring 92

Forslag til forordning

Artikel 8 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer	Særlige regler for fabrikanter af små ***og ultrasmå*** mængder køretøjer

Ændring 93

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. For så vidt angår emissioner af forurenende stoffer kan fabrikanter af små mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af produktionens overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. ***4***, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder køretøjer.	1. For så vidt angår emissioner af forurenende stoffer kan fabrikanter af små ***og ultrasmå*** mængder køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7 og 9 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V. Den prøvning af produktionens overensstemmelse efter ibrugtagning, der er beskrevet i bilag V, er ikke obligatorisk. Artikel 4, stk. ***6***, litra b), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små ***og ultrasmå*** mængder køretøjer.

Ændring 94

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer skal overholde de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, ved laboratorieprøvninger baseret på ***tilfældige*** faktiske kørecyklusser med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.	2. Fabrikanter af ultrasmå mængder køretøjer skal overholde de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, ved laboratorieprøvninger baseret på ***statistisk relevante*** faktiske kørecyklusser med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.

Ændring 95

Forslag til forordning

Artikel 9 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Særlige regler for etapevise køretøjer	Særlige regler for etapevis ***typegodkendelse af*** køretøjer

Ændring 96

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. ***Ved typegodkendelse af etapevise køretøjer er fabrikanter af anden eller efterfølgende etaper ansvarlige for emissionstypegodkendelsen, hvis*** de ***ændrer en hvilken som helst del af køretøjet, som ifølge de data, der er fremlagt af fabrikanterne i den foregående etape, kan påvirke emissionerne eller batteriers holdbarhed***.	1. De ***særlige bestemmelser i bilag V – Tabel 3, 4 og 5 finder anvendelse på etapevis færdigopbyggede køretøjer***.

Ændring 97

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative krav og data, der skal leveres af fabrikanter i den foregående etape i overensstemmelse med stk. 1, og procedurer for bestemmelse af sådanne køretøjers CO_2-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.	***udgår***

Ændring 98

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. De nationale godkendende myndigheder træffer foranstaltninger for at meddele emissionstypegodkendelser for køretøjstyper, komponenter og separate tekniske enheder og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere, om fabrikanterne opfylder kravene til produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning i overensstemmelse med bilag V.	1. De nationale godkendende myndigheder træffer foranstaltninger for at meddele emissionstypegodkendelser for køretøjstyper, ***systemer,*** komponenter og separate tekniske enheder og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere, om fabrikanterne opfylder kravene til produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning i overensstemmelse med bilag V.

Ændring 99

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. I forbindelse med udførelsen af prøvninger, kontroller og syn bør nationale myndigheder og testcentre ajourføre miljøkøretøjspasset (EVP'et) med aktuelle værdier for de oplysninger, der er omhandlet i artikel 3, nr. 71).

Ændring 100

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Med virkning fra 24 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter og separate tekniske enheder skal de nationale godkendelsesmyndigheder af grunde, der vedrører CO_2 og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriers holdbarhed, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 og N_1, nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændring 101

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Med virkning fra ***den 1. juli 2025***, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 og N_1, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2***-emissioner*** og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriers holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.	4. Med virkning fra ***36 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning og i henhold til de specifikke bestemmelser for systemer, komponenter samt separate tekniske enheder***, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 og N_1, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, skal de nationale myndigheder anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2***-emissioner*** og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller batteriers holdbarhed, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændring 102

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	4a. Med virkning fra 48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning og i henhold til de særlige bestemmelser for systemer, komponenter og separate tekniske enheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, skal de nationale godkendende myndigheder af grunde, der vedrører CO_2 og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug, energieffektivitet eller batteriers holdbarhed, nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændring 103

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. ***Med virkning fra den 1. juli 2027*** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N2 og N_3, og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug eller ***batteriets holdbarhed***, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer.	5. ***Fra 60 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning og i henhold til de særlige bestemmelser for systemer, komponenter og separate tekniske enheder*** skal de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering, og skal, af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og energiforbrug***, energieffektivitet*** eller ***batteriers holdbarhed***, forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne ***motorer,*** køretøjer ***eller påhængskøretøjer***.

Ændring 104

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de administrative og tekniske elementer, der er nødvendige for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på at verificere overholdelsen af stk. 1, samt de tekniske elementer, der kræves i forbindelse med markedstilsyn i henhold til stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.	***udgår***

Ændring 105

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Med virkning fra ***den 1. juli 2025*** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_1 eller N_1, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er ***en type, der er godkendt*** i henhold til denne forordning.	1. Med virkning fra ***24 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning*** er salg og installation af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_1 eller N_1, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er ***typegodkendt*** i henhold til denne forordning.

Ændring 106

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Med virkning fra ***den 1. juli 2027*** er salg og installation af et system, en komponent eller en ***separate*** teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller N***3, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.	2. Med virkning fra ***48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning*** er salg og installation af et system, en komponent eller en ***separat*** teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2***, N_3 og påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4***, der er godkendt i henhold til denne forordning, forbudt, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er en type, der er godkendt i henhold til denne forordning.

Ændring 107

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Med virkning fra 12 måneder efter vedtagelsen af den delegerede retsakt om typegodkendelse af C1-dæk for så vidt angår grænseværdierne for slidemissioner i overensstemmelse med artikel 7a meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye dæktyper, hvis det er i overensstemmelse med denne forordning, og nægter at meddele EU-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder for nye dæktyper, der ikke er i overensstemmelse med denne forordning. ***Med virkning fra 36 måneder efter vedtagelse af den delegerede retsakt for typegodkendelse af C1-dæk med hensyn til slidemissioner i overensstemmelse med artikel 7a, afviser nationale myndigheder at give typegodkendelse eller typegodkendelse til nye C1-dæk, som ikke overholder denne forordning. C1-dæk, som blev produceret inden ikrafttrædelsestidspunktet, der er fastsat i dette afsnit, og som ikke overholder kravene i denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, må sælges i en periode på højst 30 måneder.***

Ændring 108

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Ulovlige indgreb, der resulterer i emissioner, som overskrider de grænser, der er fastsat i bilag I, medfører, at køretøjet ikke længere opfylder kravene i denne forordning.

Ændring 109

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Manglende overholdelse som følge af ulovlige indgreb skal medføre, at de nationale kompetente myndigheder vedtager passende korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelser, og økonomiske sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

Ændring 110

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. De nationale myndigheder skal i forbindelse med overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning eller markedsovervågning kontrollere, om fabrikanter af køretøjer korrekt har installeret føreradvarselssystemer for emissionsoverskridelser og føreradvarselssystemer for lavt reagensniveau, og om køretøjerne kan manipuleres.	2. De nationale myndigheder skal i forbindelse med overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning eller markedsovervågning kontrollere ***kvaliteten af den anvendte reagens***, om fabrikanter af køretøjer korrekt har installeret føreradvarselssystemer for emissionsoverskridelser og føreradvarselssystemer for lavt reagensniveau, og om køretøjerne kan manipuleres.

Ændring 111

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Kommissionen eller tredjeparter ***kan*** i overensstemmelse med artikel 9 og artikel 13, stk.10, i forordning (EU) 2018/858 ***udføre*** overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedsovervågningskontrol, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V, for at verificere, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med denne forordning.	1. Kommissionen eller tredjeparter ***udfører*** i overensstemmelse med artikel 9 og artikel 13, stk. 10, i forordning (EU) 2018/858 overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedsovervågningskontrol, jf. tabel 2, 4, 6, 8 og 10 i bilag V, for at verificere, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med denne forordning.

Ændring 112

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. Kommissionen overvåger løbende situationen på EU-plan med henblik på at identificere omgåelsespraksis og manglende overensstemmelse. Når den støder på manglende opfyldelse af kravene, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport samt efterfølgende et lovgivningsforslag, hvis det er relevant, for at håndtere og udrydde de risici, der er forbundet med denne manglende opfyldelse af kravene.

Ændring 113

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i ***artikel 4***, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i ***artikel 4***, kan foretages af Kommissionen og tredjeparter, også som anført i bilag V.	2. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i ***denne forordning***, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise overholdelse af kravene i ***denne forordning***, kan foretages af Kommissionen og tredjeparter, også som anført i bilag V.

Ændring 114

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypegodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende ***procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypegodkendelse, prøvningsmetoder,*** administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypegodkendelser, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:	3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for alle faser af emissionstypegodkendelsen, herunder produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, vedrørende administrative bestemmelser, ændring og udvidelse af emissionstypegodkendelser, dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for alle følgende:

Ændring 115

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	da) system, der advarer føreren om overskridelse af emissioner

Ændring 116

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 – litra d b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	db) føreradvarselssystem for lavt reagensniveau

Ændring 117

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerheds-systemer og cybersikkerhedssystemer	e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, ***idet der tages højde for eftermarkedskrav og tilvejebringelse alle nødvendige oplysninger, værktøjer og processer for uafhængige aktører til udvikling og montering af udskiftningsdele, og*** sikkerhedssystemer og cybersikkerheds-systemer

Ændring 118

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 – litra g

Kommissionens forslag	*Ændring*
g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele	g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele ***med hensyn til partikeludledning for alle køretøjsklasser, samtidig med at der tages højde for andre systemer i køretøjer, som bidrager til bremsning af køretøjer***

Ændring 119

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ga) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele til eftermontering på køretøjer, der allerede er bragt i omsætning, for at reducere emissioner fra bremsning betydeligt

Ændring 120

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for procedurer og prøvninger i forbindelse med emissionstypegodkendelse og prøvningsmetoder for alle faser af emissionstypegodkendelsen, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:
	a) køretøjer i klasse M_1 og N_1
	b) køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3
	c) motorer anvendt i køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3
	d) OBM-/OBD-systemer
	da) system, der advarer føreren om overskridelse af emissioner
	db) føreradvarselssystem for lavt reagensniveau
	e) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, idet der tages højde for eftermarkedskrav og tilvejebringelse alle nødvendige oplysninger, værktøjer og processer for uafhængige aktører til udvikling og montering af udskiftningsdele, og til sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer
	f) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil
	g) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ga) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele til eftermontering på køretøjer, der allerede er bragt i omsætning, for at reducere emissioner fra bremsning betydeligt
	h) dæktyper med hensyn til dækslid
	i) køretøjer i klasse M_1 og N_1
	j) CO_2-emissioner, brændstof- og energiforbrug, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for køretøjer i klasse M_1 og N_1 og bestemmelser for OBFCM
	k) CO_2-emissioner, brændstof- og energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af motoreffekt for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, energieffektivitet for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 og bestemmelser for OBFCM.

Ændring 121

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***gennemførelsesretsakter*** for alle faser af emissionstypegodkendelsen, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:	Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***delegerede retsakter*** for alle faser af emissionstypegodkendelsen, herunder overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:

Ændring 122

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ba) metoder til typegodkendelsen af relevante hybridteknologier for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3

Ændring 123

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra g

Kommissionens forslag	*Ændring*
g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremser, herunder metoder for ***tunge køretøjer***, emissioner af bremsepartikler ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning	g) metoder til måling af partikelemissioner fra bremser, herunder metoder for ***køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3***, emissioner af bremsepartikler ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning

Ændring 124

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra j

Kommissionens forslag	*Ændring*
j) ***OBFCM-udstyr***, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og trådløs kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer	j) ***egenskaber for og ydeevne af OBFCM-anordninger***, OBD- og OBM-systemer, herunder overensstemmelsesgrænseværdier, ydeevnekrav og prøvninger, metoder til sikring af føleres ydeevne og trådløs kommunikation af data, der registreres af disse anordninger og systemer

Ændring 125

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra l

Kommissionens forslag	*Ændring*
l) metoder til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer	l) metoder ***og krav*** til vurdering af korrekt drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer ***og kvaliteten af reagenser***

Ændring 126

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra o

Kommissionens forslag	*Ændring*
o) metoder til vurdering af, om ***de*** køretøjstyper***, der er godkendt under betegnelserne i artikel 5,*** fungerer korrekt	o) metoder til vurdering af, om køretøjstyper fungerer korrekt

Ændring 127

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra p

Kommissionens forslag	*Ændring*
p) kontrol af overensstemmelse med ***bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, og*** prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer	p) kontrol af overensstemmelse med prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer

Ændring 128

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra s

Kommissionens forslag	*Ændring*
s) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier	s) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier ***og til i denne forordning at overføre de krav, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 og artikel 5, stk. 11, i forordning (EU) 2017/1151, der er gældende for køretøjer i klasse M_1 og N_1, og i UNECE-regulativ nr. 49, version 6, bilag 10, punkt 5.1.2, der er gældende for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3***

Ændring 129

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra t

Kommissionens forslag	*Ændring*
t) metoder til måling af dækslid	***udgår***

Ændring 130

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra v

Kommissionens forslag	*Ændring*
v) administrative krav til og dokumentation for emissionstype-godkendelse	v) administrative krav til og dokumentation for emissionstype-godkendelse ***og for at udføre prøvninger, kontroller og inspektioner med henblik på verifikation af overensstemmelse***

Ændring 131

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 1 – litra w

Kommissionens forslag	*Ændring*
w) ***rapporteringsforpligtelser***, hvor det er relevant.	w) ***format- og datarapporteringsforpligtelser***, hvor det er relevant

Ændring 132

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.	***5.*** Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2. ***De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 3, litra a)-f), og stk. 3, litra i)-k), og de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 3a, litra a)-f), og stk. 3a, litra i)-k), og stk. 4, litra a)-f), og stk. 4, litra j)-w), vedtages senest den... [12 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].*** ***De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 3, litra g)-h), og de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 3a, litra g)-h), og stk. 4, litra g)-i), vedtages uden unødig forsinkelse efter offentliggørelsen af de relevante ensartede bestemmelser i WP29.***

Ændring 133

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre ***følgende***:	1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 for at tage hensyn til den tekniske udvikling med henblik på at ændre ***denne forordning således***:

Ændring 134

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 , på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-køretøjer	a) bilag III, ***tabel 2,*** for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-køretøjer

Ændring 135

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-bremser eller -dæk	b) bilag III, ***tabel 4 og 5***, for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af Euro 7-bremser eller -dæk

Ændring 136

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) artikel 5 ved at indføre valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter.	***udgår***

Ændring 137

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 2 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ca) hvis det er relevant, fastsætte grænseværdier for dækslid for dæktyperne i bilag I, såfremt der ikke er fastsat ensartede forskrifter i FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (WP29) inden den relevante frist i artikel 7a

Ændring 138

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og en rapport ***om holdbarheden*** af tunge ***køretøjer***, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet	d) fastsætte holdbarhedsmultiplikatorer i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af Euro 7-køretøjer i klasse M_3, N_2 og N_3 og ***konklusionerne i*** en rapport ***med vurdering*** af tunge ***køretøjers holdbarhed med hensyn til emissioner***, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet

Ændring 139

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 2 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) fastsætte ***definitioner og*** særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer i klasse M_2, M_3, N2 og N_3 i henhold til artikel 3 og artikel 8 i nærværende forordning.	e) fastsætte særlige regler for fabrikanter af små mængder køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 i henhold til artikel 3 og artikel 8 i nærværende forordning.

Ændring 140

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 2 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Kommissionen vedtager de delegerede retsakter, der er omhandlet i litra a) -c), uden unødig forsinkelse efter offentliggørelsen af de relevante ensartede forskrifter i FN's WP29. Såfremt der ikke er fastsat ensartede forskrifter i FN's WP.29. senest den 30. juni 2026 for C1-dæk og senest den 31. december 2035 for C2- og C3-dæk, finder artikel 7a i denne forordning anvendelse.

Ændring 141

Forslag til forordning

Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den […] [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.	2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel ***14, stk. 3a, artikel 14, stk. 4, og artikel*** 15, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den […]. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændring 142

Forslag til forordning

Artikel 16 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Den i artikel 15 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	3. Den i artikel ***14, stk. 3a, artikel 14, stk. 4, og artikel*** 15 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændring 143

Forslag til forordning

Artikel 16 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 15 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.	6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel ***14, stk. 3a, artikel 14, stk. 4, og artikel*** 15 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 242

Forslag til forordning

Artikel 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Artikel 16a
	Fysiske eller juridiske personers begrundede klager
	1. Enhver fysisk eller juridisk person, individuelt eller i forening, har ret til at indgive begrundede klager til de nationale markedsovervågningsmyndigheder, når de har grund til at tro, at en eller flere fabrikanter, erhvervsdrivende eller uafhængige aktører ikke overholder denne forordning.
	2. Efter anmodning fra en person, der indgiver en begrundet klage, træffer markedsovervågningsmyndighederne de nødvendige foranstaltninger for i behørig grad at beskytte identiteten af den pågældende person og dennes personoplysninger, som, hvis de videregives, vil være til skade for denne person.
	3. Uden unødigt ophold vurderer de nationale markedsovervågningsmyndigheder omhyggeligt og upartisk de begrundede klager, herunder om påstandene er velbegrundede, og træffer de nødvendige foranstaltninger, herunder udførelse af kontroller og evalueringer i henhold til artikel 8 og 51 i forordning (EU) 2018/858, med henblik på at finde frem til potentiel manglende overholdelse af denne forordning og, hvor det er relevant, kræve korrigerende foranstaltninger eller træffe passende restriktive foranstaltninger i henhold til artikel 52 i forordning (EU) 2018/858.
	4. Den nationale markedsovervågningsmyndighed underretter inden for 3 måneder de fysiske eller juridiske personer, der er omhandlet i stk. 1, om sin afgørelse om at imødekomme eller afslå anmodningen om foranstaltninger og om de foranstaltninger, den agter at træffe for at afhjælpe de betænkeligheder, der er rejst i den begrundede klage, med angivelse af begrundelsen for både den trufne afgørelse og de foreslåede foranstaltninger.

Ændring 144

Forslag til forordning

Artikel 18 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Senest den 1. september 2031 forelægger Kommissionen i overensstemmelse med oplysningerne i stk. 1 en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og for Rådet om anvendelsen af denne forordning.	2. Senest den 1. september 2031 forelægger Kommissionen i overensstemmelse med oplysningerne i stk. 1 en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og for Rådet om anvendelsen af denne forordning***, herunder en evaluering af de opnåede reduktioner af udstødnings- og ikkeudstødningsemissioner og en vurdering af dens bidrag til opfyldelsen af standarderne for luftforurening, der er fastsat i [XXX forslag til omarbejdning af direktivet om luftkvalitet]***

Ændring 181 + 192

Forslag til forordning

Artikel 18 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. Senest den 31. december 2025 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af tunge køretøjers holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner.

Ændring 146

Forslag til forordning

Artikel 19 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2025***.	Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2030***.

Ændring 147

Forslag til forordning

Artikel 19 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2027***.	Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***.

Ændring 148

Forslag til forordning

Artikel 20 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Den finder anvendelse fra ***den 1. juli 2025*** for køretøjer i klasse M1***,*** N1 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer, og ***fra 1. juli 2027*** for køretøjer i klasse M_2***,*** M_3***,*** N_2 og N_3 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer ***og til påhængskøretøjer i klasse*** O_3***,*** O_4.	Den finder anvendelse fra ***24 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning*** for ***nye typer*** køretøjer i klasse M_1 ***og*** N_1 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og ***36 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant afledt ret*** for ***nye*** køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer. Den finder anvendelse 48 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant sekundær lovgivning for nye type køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 og 60 måneder efter ikrafttrædelsen af al relevant afledt ret for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og for komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer og til påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4.

Ændring 149

Forslag til forordning

Artikel 20 – afsnit 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer ***og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer***.

Ændring 150

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 1

Kommissionens forslag

Tabel 1: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_1 og N_1 med intern forbrændingsmotor

Forurenende emissioner	Køretøjer i klasse M_1 og **N_1**	Kun for køretøjer i klasse N_1 med et effekt/masse-forhold ([1]) ***på under 35 kW/t***	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M_1 og N_1	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for køretøjer i klasse N_1 ***med et effekt/masseforhold på under 35 kW/t***
	pr. km	pr. km	pr. kørsel	pr. kørsel
NO_x in mg	60	75	600	750
PM i mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} i antal	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO i mg	500	630	5 000	6 300
THC i mg	100	130	1 000	1 300
NMHC i mg	68	90	680	900
NH_3 i mg	20	20	200	200

([1]) Målt i overensstemmelse med punkt 5.3.2 i FN/ECE-regulativ nr. 85 for så vidt angår ICEV'er og PEV'er eller, i alle andre tilfælde, målt i overensstemmelse med en af prøvningsprocedurerne i punkt 6 i FN's globale tekniske forskrift 21

Ændring

Tabel 1: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_1 og N_1 med intern forbrændingsmotor

	Køretøjer i klasse M_1	***N1 (klasse I)***	N1 (klasse II)	***N1 (klasse III)***	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for køretøjer i klasse M_1 og N_1	***Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km for N1 (klasse I)***	Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for N1 ***(klasse II)***	***Emissionsbudget for alle kørsler under 10 km, alene for N1 (klasse III)***
Masse i køreklar stand (MRO) i kg	-	***For køretøjer i klasse N_1 med MRO ≤ 1280***	***For køretøjer i klasse N_1 med 1280-MRO ≤ 1735***	***For køretøjer i klasse N_1 med 1735 < MRO***	-	***For køretøjer i klasse N_1 med MRO ≤ 1280***	***For køretøjer i klasse N_1 med 1280-MRO ≤ 1735***	***For køretøjer i klasse N_1 med 1735 < MRO***
Emissioner af forurenende stoffer	pr. km	***pr. km***	pr. km	***pr. km***	pr. kørsel	pr. kørsel	pr. kørsel	pr. kørsel
NO_x i mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM i mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} i #	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
CO i mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
THC i mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
NMHC i mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 i mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Ændring 151

Forslag til forordning

Bilag I – Tabel 2

Kommissionens forslag

Tabel 2: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer

Forurenende emissioner	***Kolde emissioner*** (1)	***Varme emissioner*** (2)	***Emissionsbudget for alle kørsler under 3 * WHTC lang***	***Fakultative emissions-grænser for tomgang*** (3)
	pr. kWh	*pr. kWh*	***pr. kWh***	***pr. time***
NO_x i mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM i mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} i antal	***5x10^{11}***	***2x10^{11}***	***3x10^{11}***	
CO i mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
NMOG i mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 i mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 i mg	500	***350***	***500***	
N_2O i mg	160	***100***	***140***	
HCHO i mg	30	***30***		

(1) Kolde emissioner henviser til den 100. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer, eller $WHTC_{cold}$ for motorer
(2) Varme emissioner henviser til den 90. percentil af glidende vinduer på 1 WHTC for køretøjer, eller $WHTC_{hot}$ for motorer
(3) Finder kun anvendelse, hvis der ikke forefindes et system, som automatisk lukker motoren ned efter 300 sekunder

Ændring

Tabel 2: Euro 7-grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 med intern forbrændingsmotor samt interne forbrændingsmotorer anvendt i sådanne køretøjer

Forurenende emissioner	***WHSC (KT) og WHTC (KT og ST)***	**Emissioner ved faktisk kørsel (RDE)**
	pr. kWh	*pr. kWh*
NO_x i mg	***200***	***260***
PM i mg	***8***	***10***
PN_{10} i #	***6x10^{11}***	***7.8x10^{11}***
CO i mg	***1500***	***1950***
NMOG i mg	***75***	***98***
NH_3 i mg	***60***	***78***
CH_4 i mg	500	***650***
N_2O i mg	160	***208***
HCHO i mg	30	***39***

Ændring 152

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 4 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standard-kørecyklussen, der finder anvendelse indtil den 31. december 2034	Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standard-kørecyklussen ***for køretøjer med intern forbrændingsmotor***, der finder anvendelse indtil den 31. december 2034

Ændring 153

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 4 a (ny)

Kommissionens forslag
Ændring

Tabel 4a: Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standardkørecyklussen for rent elektriske køretøjer, brændselscelle-køretøjer og hybride elkøretøjer, der finder anvendelse indtil den 31. december 2029

Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	***Køretøjer i klasse M_1 og N_1***	***Køretøjer i klasse M_2 og M_3***	***Køretøjer i klasse N_2 og N_3***
Emissioner af bremsepartikler (PM10)	***3***		
Emissioner af bremsepartikler (PN)			

Ændring 154

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 4 b (ny)

Kommissionens forslag
Ændring

Tabel 4b: Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i standardkørecyklussen for rent elektriske køretøjer, brændselscelle-køretøjer og hybride elkøretøjer, der finder anvendelse fra den 1. januar 2030

Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	***Køretøjer i klasse M_1 og N_1***	***Køretøjer i klasse M_2 og M_3***	***Køretøjer i klasse N_2 og N_3***
Emissioner af bremsepartikler (PM10)			
Emissioner af bremsepartikler (PN)			

Ændring 155

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 5

Kommissionens forslag

Tabel 5: Euro 7-grænseværdier for bremsepartikelemissioner, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035

Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	Køretøjer i klasse M_1 og N_1	Køretøjer i klasse M_2 og M_3	Køretøjer i klasse N_2 og N_3
Bremsepartikelemissioner (PM_{10})	***3***		
Bremsepartikelemissioner (PN)			

Ændring

Tabel 5: Euro 7-grænseværdier for emissioner af bremsepartikler i ***standardkørecyklussen for alle køretøjer***, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035

Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	Køretøjer i klasse M_1 og N_1	Køretøjer i klasse M_2 og M_3	Køretøjer i klasse N_2 og N_3
Emissioner af bremsepartikler (PM_{10})			
Emissioner af bremsepartikler (PN)			

Ændring 156

Forslag til forordning

Bilag I – tabel 6

Kommissionens forslag

Tabel 6: Euro 7-grænseværdier for dækafslidning

Mistet dækmasse i g/1 000 km	***C1-dæk***	***C2-dæk***	***C3-dæk***
Normale dæk			
Vinterdæk			
Specialdæk			

Ændring

Tabel 6: ***Euro 7-prøvningsmetoder, -grænseværdier og -gennemførelsestidsplan for dækslid***

FN-regulativ nr.	***Emne***	***Ændringsserie offentliggjort i EUT***	***EUT-henvisning***	***Anvendelsesområde omfattet af nuværende og fremtidige FN WP29-regulativer***
[1xx]	***Dæk for så vidt angår slid***	***Ændringsserie 00***	*EUT L xxx af xx.x.20XX, s. x*	***C1, C2*** (*)***, C3*** (*)

(*) I fremtiden vil De Forenede Nationer (FN) udvide udviklingen af en passende prøvningsmetode og grænseværdier for vurdering af slidstyrke for dækklasse C2 og C3.

Ændring 157

Forslag til forordning

Bilag II – tabel 1

Kommissionens forslag

Tabel 1: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M_1

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***8*** år eller ***160 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	***80 %***	***70 %***	
PEV	***80 %***	***70 %***	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***8*** år eller ***160 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændring

Tabel 1: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M_1

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***10*** år eller ***200 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	***85 %***	***75 %***	
PEV	***85 %***	***75 %***	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***10*** år eller ***200 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændring 158

Forslag til forordning

Bilag II – tabel 2

Kommissionens forslag

Tabel 2: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N_1

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***8*** år eller ***160 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	***75 %***	***65 %***	
PEV	***75 %***	***65 %***	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændring

Tabel 2: Euro 7 Mindstekrav til batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse N_1

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***10*** år eller ***200 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV	***80 %***	***70 %***	
PEV	***80 %***	***70 %***	

Mindstekrav til ydeevne baseret på rækkevidde	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til ***10*** år eller ***200 000*** km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid*
OVC-HEV			
PEV			

Ændring 159

Forslag til forordning

Bilag III – tabel 1

Kommissionens forslag

Tabel 1: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_1 og N_1 med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet

Parameter	Normale kørselsforhold	Udvidede kørselsforhold (*)
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	***10 °C*** til 0 °C eller 35 °C til ***45 °C***
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under ***1 800*** m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/h
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	***Mere end*** 20 % af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	Alle	-
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km

(*) Samme emissionsstrategi skal anvendes, når et køretøj kører uden for disse betingelser, medmindre der foreligger en teknisk begrundelse, der er godkendt af den typegodkendende myndighed.

Ændring

Tabel 1: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_1 og N_1 med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet

Parameter	**Normale kørselsforhold**	Udvidede kørselsforhold ([1])
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	1,6 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse) ***data, der indhentes ved at mere end en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse, udelukkes fra prøvningen***
Omgivende temperatur	0 °C til 35 °C	***- 7 °C*** til 0 °C eller 35 °C til ***38 °C***
Maksimumhøjde over havet	700 m	Over 700 m og under ***1 300*** m
Maksimal hastighed	Op til 145 km/t	Mellem 145 og 160 km/t
Bugsering/aerodynamiske ændringer	Ikke tilladt	Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.
Hjælpeudstyr	Muligt ved normal brug	-
Maksimal gennemsnitlig hjuleffekt i de første 2 km efter koldstart	Mindre end 20 % af den maksimale hjuleffekt	***Mellem*** 20 % og ***30 %*** af den maksimale hjuleffekt
Kørecyklussens sammensætning	Alle ***ved normal brug*** ([2]) ***og undtagen tendentiøs kørsel***	***Alle ved normal brug[2]og undtagen tendentiøs kørsel***
Mindste antal kilometer	10 000 km	Mellem 3 000 og 10 000 km

([1]) Udelukkende en kombination af to udvidede temperatur- og højdeforhold er tilladt.
([2]) Ved normal brug henviser til kørselsdynamikken som fastsat i bilag 9 til FN-regulativ nr. 168.

Ændring 160

Forslag til forordning

Bilag III – tabel 2

Kommissionens forslag

Tabel 2: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemission for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N3 med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet

Parameter	***Normale kørselsforhold***	***Udvidede kørselsforhold****
Divisor ved udvidede kørselsforhold	-	***2 (gælder kun for målte emissioner i det tidsrum, hvor en af betingelserne i denne kolonne finder anvendelse)***
Omgivende temperatur	***- 7 °C til 35 °C***	***- 10 °C til -7 °C eller 35 °C til 45 °C***
Maksimumhøjde over havet	***1 600 m***	***Fra 1 600 m til 1 800 m***
Bugsering/aerodynamiske ændringer	***Ikke tilladt***	***Tilladt i henhold til fabrikantens specifikationer og op til den regulerede hastighed.***
Køretøjets nyttelast	***Over eller lig med 10 %***	***Under 10 %***
Hjælpeudstyr	***Muligt ved normal brug***	-
Forbrændingsmotorens belastning ved koldstart	***Alle***	-
Kørecyklussens sammensætning	***Ved normal brug***	-
Mindste antal kilometer	***5 000 km for <16 t TPMLM 10 000 km for > 16 t TPMLM***	***Mellem 3 000 km og 5 000 km for < 16 t TPMLM Mellem 3 000 km og 10 000 km for > 16 t TPMLM***

Ændring

Tabel 2: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænseværdier for udstødningsemission for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N3 med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanterne har angivet

Laboratoriemåling af udstødningsemissioner	***Måling af emissioner ved faktisk kørsel (RDE)***
For alle udstødningsemissionsprøvninger, der udføres ved hjælp af WHTC/WHSC-prøvningscyklusserne på motorprøvebænk, finder bestemmelserne i FN-regulativ nr. 49 [1]***, bilag 4, anvendelse.***	***Bestemmelserne i FN-regulativ nr. 49*** [2]***, bilag 8, finder anvendelse*** med følgende undtagelser**:** — ***Effektgrænseværdien i tabel 1 i bilag III er 0 %. For vinduer, hvor effekten er under 6 %, anvendes 6 % til beregningerne*** — ***Overensstemmelsesfaktoren (CF) i tabel 2 i punkt 6.3, hvor værdien = 1,0 anvendes for alle forurenende stoffer. De gældende grænser er RDE-grænseværdierne i bilag I, tabel 2.***

([1]) Ændringsserie 07 (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1).
([2]) Ændringsserie 07 (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1).

Ændring 161

Forslag til forordning

Bilag III – tabel 5

Kommissionens forslag

Tabel 5: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænser for dækslid

	Køretøjer i klasse M_1 og N_1	Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3
Prøvning af dækslid	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel

Ændring

Tabel 5: Betingelser for prøvning af overholdelse af grænser for dækslid

	Køretøjer i klasse M_1 og N_1	Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3
Prøvning af dækslid	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel ***i overensstemmelse med artikel 7a (ny)***	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN til prøvning af dækslid under faktisk kørsel ***i overensstemmelse med artikel 7a (ny)***

Ændring 162

Forslag til forordning

Bilag IV – tabel 1

Kommissionens forslag

Tabel 1: Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid

Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	Køretøjer i klasse M_1, N_1 og M_2	Køretøjer i klasse N_2, ***N_3 < 16t, og M_3 < 7.5t:***	Køretøjer i klasse N_3 > 16t og M_3 > 7.5t
Primær levetid	Op til ***160 000*** km eller ***8*** år, alt efter hvad der indtræffer først	***300 000*** km eller ***8*** år, alt efter hvad der indtræffer først	Op til ***700 000*** km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til ***200 000*** km eller ***10*** år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til ***375 000*** km	Efter primær levetid og op til ***875 000*** km

Ændring

Tabel 1: Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid

Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	Køretøjer i klasse M_1, N_1 og M_2	N_2, ***N_3≤16t***, ***M_3≤7.5t***:	N3>16t, M3>7.5t
Primær levetid	Op til ***200 000*** km eller ***10*** år, alt efter hvad der indtræffer først	Op til ***340 000*** km eller ***10*** år, alt efter hvad der indtræffer først	Op til ***750 000*** km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til ***240 000*** km eller ***12*** år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til ***400 000*** km ***eller 12 år, alt efter hvad der indtræffer først***	Efter primær levetid og op til ***900 000*** km ***eller 17 år, alt efter hvad der indtræffer først***

Ændring 163

Forslag til forordning

Bilag V – tabel 3

Kommissionens forslag

Tabel 3: Anvendelse af ***prøvninger***, erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav ved ***den første*** emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, ***PM og*** PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjsklasse (M_2, M_3, N_2 og N_3) ***og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant)***	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	***Produktionens overensstemmelse kun udført på motorniveau***	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år
Bestemmelse af CO_2-emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	***VECTO-licens***	***For komponenter***	***Ikke påkrævet***
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfrit[6]
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit[6]
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)	***Erklæring***	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	***Erklæring og påvisning***	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***

Ændring

Tabel 3: Anvendelse af ***prøvningskrav***, erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav ***for*** emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO_2-emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	***Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien*** (*) (**)	***Påkrævet for en motor uden for familien*** (**)	
Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3)	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante ***køretøjsklasser*** (**)	***Ikke påkrævet***	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år (**)
Påhængskøretøjers energieffektivitet	VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emissioner af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret (**)	Ikke påkrævet	Valgfrit[28]
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring (**)	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrolsystemer	***Erklæring*** (**)	***Ikke påkrævet*** (**)	***Valgfrit*** (**)
Batteriers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Bestemmelse af effekt	***Påkrævet*** (**)	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit[28]
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Påvisning + erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

(*) Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.
(**) Hvis der er tale om et køretøj med et godkendt motorsystem med hensyn til emissioner, er motorfabrikanten ansvarlig for at udføre denne prøvning.

Ændring 164

Forslag til forordning

Bilag V – tabel 4

Kommissionens forslag

Tabel 4: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav	Prøvninger og krav ***ved den første*** emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Den typegodkendende myndighed ***i forbindelse med udstedelse af typegodkendelse***	Den typegodkendende myndighed	Den typegodkendende myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter, ***PM og PN*** ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3) ***og prøvning med lav nyttelast (hvis relevant)***	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante ***køretøjstyper***	(se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypegodkendelsen	Valgfrit	Påkrævet/ valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af CO_2-emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit

Kommissionens forslag

Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	***Ikke påkrævet***	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
Adaptive betjeningsanordninger (hvis relevant)	***Erklæring***	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***	***Valgfrit***	***Valgfrit***
Geofencing-teknologier (hvis relevant)	***Erklæring og påvisning***	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***	***Påkrævet***	***Valgfrit***

Ændring

Tabel 4: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for medlemsstater og anerkendte tredjeparter/Kommissionen

Prøvningskrav	Prøvninger og krav ***for*** emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	***Typegodkendende*** myndighed	***Typegodkendende*** myndighed	***Typegodkendende*** myndighed	Tredjeparter og Kommissionen	Markedsovervågningsmyndighederne	Tredjeparter og Kommissionen
Forurenende luftarter, PM og PN ved prøvning ved faktisk kørsel for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3)	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante ***køretøjsklasser*** **	(se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypegodkendelsen **	Valgfrit	Påkrævet/ valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af CO_2-emissioner og brændstof-/energiforbrug, nulemission/elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted VECTO-licens	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit

Verifikations-prøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrolsystemer	***Ikke påkrævet***	***Ikke påkrævet***	***Påkrævet***	***Valgfrit***	***Påkrævet***	***Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningskontrolsystemer***
Batteriers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af effekt	***Påkrævet*** **	***Ikke påkrævet***	***Valgfrit***	***Valgfrit***	***Valgfrit***	***Valgfrit***
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	***Påkrævet***	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

***** Hvis der er tale om et køretøj med et godkendt motorsystem med hensyn til emissioner, er motorfabrikanten ansvarlig for at udføre denne prøvning.***

Ændring 165

Forslag til forordning

Bilag V – tabel 5

Kommissionens forslag

Tabel 5: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for fabrikanter

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav ved ***den første*** emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO_2-emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien (**)	Påkrævet for en motor uden for familien	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO_2-emissioner	Påkrævet	Påkrævet	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet	
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Ikke påkrævet	
Motoreffekt	***Påkrævet***		

(*) Den typegodkendende myndighed kan anmode om, at en prøvning udføres under den første typegodkendelse
(**) understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.

Ændring

Tabel 5: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for fabrikanter

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav ***for*** emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM og PN og CO_2-emissioner, brændstofforbrug i den transiente cyklus (WHTC Cold and Hot)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien **	Påkrævet for en motor uden for familien	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjsklasse (M_2, M_3, N_2 og N_3)	***Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser***	***Ikke påkrævet***	
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO_2-emissioner	Påkrævet	Påkrævet	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet	
Emission af krumtaphusgasser	Kontrollér installation af et lukket krumtaphus-system eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	
Holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner	Erklæring	Ikke påkrævet	
Bestemmelse af effekt	***Påkrævet***	***Ikke påkrævet***	
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Ikke påkrævet	

***** Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.***