C/2024/2856

8.5.2024

P9_TA(2023)0394

Typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7)

Europaparlamentets ändringar antagna den 9 november 2023 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

(C/2024/2856)

Ändring 1

Förslag till förordning

Skäl -1 (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(-1) I Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/591 [1] om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2030, fastställs som ett av unionens sex tematiska mål för perioden fram till och med den 31 december 2030 att eftersträva nollförorening, även när det gäller skadliga kemikalier, i syfte att uppnå en giftfri miljö, inbegripet för luft, vatten och mark, samt när det gäller ljus- och bullerföroreningar, och skydda människors, djurs och ekosystems hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och negativa konsekvenser.* ***[1] Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/591 av den 6 april 2022 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2030 (EUT L 114, 12.4.2022, s. 22).

[1] Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A9-0298/2023).

Ändring 2

Förslag till förordning

Skäl -1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(-1a) Den europeiska gröna given [1a] ***är unionens förslag om att inleda en omställning som syftar till att senast 2050 uppnå en klimatneutral, ren och cirkulär ekonomi genom att optimera resursförvaltningen, minimera föroreningar och samtidigt erkänna behovet av djupt omvälvande politik. Unionen har dessutom åtagit sig att följa Agenda 2030 för hållbar utveckling*** [1b] ***och dess mål för hållbar utveckling*** [1c]***. Strategi för hållbar och smart mobilitet som antogs i december 2020*** [1d] ***och handlingsplanen för nollförorening av luft, vatten och mark*** [1e] ***som antogs i maj 2021 tar särskilt upp aspekterna av transportföroreningar i den europeiska gröna given. Annan särskilt relevant politik avseende detta initiativ inkluderar exempelvis luftkvalitetsdirektivet*** [1f]***, EU:s nya industristrategi*** [1g]***, standarder för koldioxidutsläpp för bilar och skåpbilar*** [1h] ***och mål för minskade koldioxidutsläpp för nya tunga fordon*** [1i]***.***
	(1a) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, Den europeiska gröna given 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/EG
	(1g) COM(2020)0102 och COM(2021)0350
	(1h) COM(2021)0556
	(1i) COM(2023)0088

Ändring 3

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
(1) Den inre marknaden är ett område där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför infördes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 ([43]) ett omfattande system för typgodkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.	(1) Den inre marknaden är ett område där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför infördes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 ([43]) ett omfattande system för typgodkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ***och däck för alla fordon***.
([43]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).	([43]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

Ändring 4

Förslag till förordning

Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(2a) En framgångsrik omställning till utsläppsfri rörlighet kräver en samordnad strategi och ett gynnsamt klimat för att stimulera innovation och behålla unionens tekniska ledarskap i denna sektor. Det innebär bl.a. offentliga och privata investeringar i forskning och innovation, ökad tillgång på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning, integrering i energisystemen samt hållbar materialförsörjning och hållbar tillverkning, återanvändning och återvinning av batterier i Europa. Det kräver samstämda åtgärder på unionsnivå samt nationell, regional och lokal nivå.

Ändring 5

Förslag till förordning

Skäl 2b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(2b) För att stödja omställningen till ren mobilitet samtidigt som man återindustrialiserar Europa och stöder medborgarna är det viktigt att hålla priserna för privata och kommersiella fordon på en överkomlig nivå för medborgare och företag. Detta kommer att hjälpa till att upprätthålla livskvaliteten, den industriella konkurrenskraften och innovationen, stödja skapandet av arbetstillfällen och kompetensutvecklingen i sektorn.

Ändring 6

Förslag till förordning

Skäl 2c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(2c) En socialt godtagbar och rättvis övergång till utsläppsfri rörlighet bör säkerställas. Därför är det viktigt att beakta en sådan omställnings sociala effekter genom bilindustrins hela värdekedja och proaktivt ta itu med konsekvenserna för sysselsättningen. Riktade program på unionsnivå och nationell och regional nivå såsom utvecklingen av planer för en rättvis omställning för regioner som är beroende av bilar, ska utvecklas inom ramen för mekanismen för en rättvis omställning, för omskolning, kompetensutveckling och omplacering av arbetstagare samt utbildnings- och jobbsökningsinitiativ i samhällen och regioner som påverkas negativt, i nära dialog med arbetsmarknadens parter och behöriga myndigheter. Som ett led i denna omställning bör kvinnors sysselsättning och lika möjligheter i denna sektor stärkas.

Ändring 7

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
(4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och ersättningsdelar med avseende på utsläpp (typgodkännande avseende utsläpp) fastställs för närvarande i två förordningar som gäller för typgodkännande avseende utsläpp från lätta respektive tunga fordon, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 6) ([44]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI) ([45]). ***Anledningen till att det fanns två förordningar var att utsläppen från tunga fordon kontrollerades på grundval av motorprovningar, medan man för lätta fordon använde sig av provning av hela fordonet. Sedan dess har metoder utvecklats som gör det möjligt att testa både lätta och tunga fordon på väg. Det är därför inte längre nödvändigt att basera typgodkännandet på motorprovning.***	(4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och ersättningsdelar med avseende på utsläpp (typgodkännande avseende utsläpp) fastställs för närvarande i två förordningar som gäller för typgodkännande avseende utsläpp från lätta respektive tunga fordon, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 6) ([44]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI) ([45]).
([44]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).	([44]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).
([45]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).	([45]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

Ändring 8

Förslag till förordning

Skäl 5

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

Ändring 9

Förslag till förordning

Skäl 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
(7) Det är också nödvändigt att minska komplexiteten, de administrativa kostnaderna och genomförandekostnaderna för tillverkare och myndigheter och att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande av Euro-utsläppsnormerna. Förenkling uppnås genom att man avskaffar de olika tillämpningsdatum för gränsvärden och provningar ***som fanns enligt Euro 6 och Euro VI***, genom att man avskaffar upprepade och komplicerade utsläppsprovningar där sådana provningar inte behövs, genom att man hänvisar till standarder i befintliga FN-föreskrifter där så är tillämpligt och genom att man säkerställer att det finns effektiva och enhetliga förfaranden och provningar för de olika faserna av typgodkännandet avseende utsläpp.	(7) Det är också nödvändigt att minska komplexiteten, de administrativa kostnaderna och genomförandekostnaderna för tillverkare och myndigheter och att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande av Euro-utsläppsnormerna. Förenkling uppnås genom att man avskaffar de olika tillämpningsdatum för gränsvärden och provningar, genom att man avskaffar upprepade och komplicerade utsläppsprovningar där sådana provningar inte behövs, genom att man hänvisar till standarder i befintliga FN-föreskrifter där så är tillämpligt och genom att man säkerställer att det finns effektiva och enhetliga förfaranden och provningar för de olika faserna av typgodkännandet avseende utsläpp.

Ändring 10

Förslag till förordning

Skäl 8

Kommissionens förslag	*Ändring*
(8) För att säkerställa att utsläppen från både lätta och tunga fordon begränsas vid verklig körning krävs det att fordonen testas under verkliga användningsförhållanden med ett minimum av restriktioner, gränser och andra körkrav ***och inte bara i laboratoriet.***	(8) För att säkerställa att utsläppen från både lätta och tunga fordon begränsas vid verklig körning krävs det att fordonen testas under verkliga användningsförhållanden ***som är statistiskt relevanta*** med ett minimum av restriktioner, gränser och andra körkrav***. Denna provning på väg bör baseras på normal körning och utesluta partisk körning.***

Ändring 11

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag	*Ändring*
(10) Enligt förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 ska fordon uppfylla utsläppsgränserna under en viss tidsperiod, vilket inte längre motsvarar fordonens genomsnittliga livslängd. Det är därför lämpligt att fastställa hållbarhetskrav som återspeglar den ***genomsnittliga*** förväntade livslängden för fordon i unionen.	(10) Enligt förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 ska fordon uppfylla utsläppsgränserna under en viss tidsperiod, vilket inte längre motsvarar fordonens genomsnittliga livslängd. Det är därför lämpligt att fastställa hållbarhetskrav som återspeglar den förväntade livslängden för fordon ([1a]) ***och deras standardanvändning*** i ***hela*** unionen ***med hänsyn till skillnaderna mellan medlemsstaterna. Det är särskilt viktigt för köpare av begagnade fordon som förväntar sig att fordonet släpper ut lika mycket som det gjorde när det släpptes ut på marknaden.***
	([1a]) European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) "Vehicles in Use, Europe 2022.

Ändring 12

Förslag till förordning

Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(10a) Medlemsstaterna uppmuntras att utveckla och genomföra strategier för att främja fordonsparkens förnyelse i syfte att förkorta fordonslivslängderna och underlätta en gradvis övergång för den europeiska fordonsparken till fordon med minskade utsläpp, vilket bidrar till ett renare och mer hållbart transportekosystem.

Ändring 13

Förslag till förordning

Skäl 11

Kommissionens förslag	*Ändring*
(11) Det finns nu teknik som används över hela världen och som begränsar avdunstningsutsläppen av flyktiga organiska föreningar vid användning, parkering och tankning av fordon med bensinbränsle. ***Det*** är därför lämpligt att fastställa utsläppsgränserna för sådana flyktiga organiska föreningar på en lägre nivå och att införa utsläppsgränser för tankning.	(11) Det finns nu teknik som används över hela världen och som begränsar avdunstningsutsläppen av flyktiga organiska föreningar vid användning, parkering och tankning av fordon med bensinbränsle. ***Eftersom denna teknik redan*** är ***beprövad och har genomförts på ett kostnadseffektivt sätt på andra marknader och i andra regioner är det*** därför lämpligt ***för unionen att anpassa sig till andra marknader genom*** att fastställa utsläppsgränserna för sådana flyktiga organiska föreningar på en lägre nivå och att införa utsläppsgränser för tankning.

Ändring 14

Förslag till förordning

Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(11a) För kontrollen av utsläpp vid tankning har fordonsinstallerade ångåtervinningssystem vid tankning införts på andra marknader och i andra regioner i mer än 15 år med en påvisad kontrolleffektivitet med avseende på ångor. Fordonsinstallerade ångåtervinningssystem vid tankning kräver inget årligt underhåll eller årliga inspektioner för att upprätthålla en högre nivå av kontrolleffektivitet med avseende på ångor vid tankning samtidigt som den förblir förenlig med de nuvarande steg II-tankstationerna.

Ändring 15

Förslag till förordning

Skäl 12

Kommissionens förslag	*Ändring*
(12) Andra utsläpp än avgaser består av partiklar som avges från fordonens däck och bromsar. Utsläpp från däck beräknas vara den största källan till mikroplaster i miljön. Konsekvensbedömningen visar att andra utsläpp än avgaser förväntas utgöra upp till 90 % av alla partiklar som släpps ut från vägtransporter år 2050, eftersom avgaspartiklarna kommer att minska på grund av elektrifiering av fordon. Dessa andra utsläpp än avgaser bör därför mätas och begränsas. Kommissionen bör ***utarbeta*** en ***rapport*** om däckslitage senast i ***slutet*** av ***2024 för*** att ***se över mätmetoderna*** och ***den senaste tekniken i syfte*** att ***föreslå*** gränsvärden för däckslitage.	(12) Andra utsläpp än avgaser består av partiklar som avges från fordonens däck och bromsar. Utsläpp från däck beräknas vara den största källan till mikroplaster i miljön. Konsekvensbedömningen visar att andra utsläpp än avgaser förväntas utgöra upp till 90 % av alla partiklar som släpps ut från vägtransporter år 2050, eftersom avgaspartiklarna kommer att minska på grund av elektrifiering av fordon. Dessa andra utsläpp än avgaser bör därför mätas och begränsas. Kommissionen bör ***före utgången av 2025 göra*** en ***översyn av mätningen av däckslitage och fastställa nötningsgränser på grundval av de senaste metoderna,*** om ***enhetliga bestämmelser inte har fastställts som hänvisar till det arbete med*** däckslitage ***som utförts i FN-föreskrift WP 29*** senast i ***mitten*** av ***2026. Kommissionen bör säkerställa att FN:s WP 29 uppnår sina mål i god tid och återspeglar en hög ambitionsnivå baserad på solida vetenskapliga och tekniska grunder. Översynen bör åtföljas av ett lagstiftningsförslag om*** att ***fordon med drivbatterier, inbegripet laddhybrider och batterielfordon, ska anta*** gränsvärden för däckslitage ***som är förenliga med unionens mål att minska utsläppen av mikroplast i miljön med 30 % fram till 2030 och baserat på den senaste tidens nötningstakt***.

Ändring 16

Förslag till förordning

Skäl 14

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

Ändring 17

Förslag till förordning

Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(14a) OBM-, OBFCM- eller SOH-system använder data som genererats av fordonet för att övervaka dess efterlevnad av denna förordning. Samma data bör delas, i enlighet med dataakten, med fordonsanvändarna och deras tjänsteleverantörer så att fordonsanvändarna kan dra nytta av råd och rekommendationer om hur man kan begränsa fordonets utsläpp och energiförbrukning samt förlänga dess batterilivslängd genom förbättrad användning av fordonet.

Ändring 18

Förslag till förordning

Skäl 15

Kommissionens förslag	*Ändring*
(15) Manipulering av fordon för att ta bort eller inaktivera delar av de utsläppsbegränsande systemen är ett välkänt problem. Detta leder till okontrollerade utsläpp och bör förhindras. Manipulering av vägmätaren leder till felaktiga körsträckor och försvårar en korrekt kontroll av fordonet i drift. Det är därför av yttersta vikt att garantera högsta möjliga säkerhetsskydd för dessa system, med säkerhetscertifikat och lämpligt skydd mot manipulering för att se till att varken utsläppsbegränsande system eller fordonets vägmätare kan manipuleras.	(15) Manipulering av fordon för att ta bort eller inaktivera delar av de utsläppsbegränsande systemen är ett välkänt problem. Detta leder till okontrollerade utsläpp och bör förhindras***, bland annat genom åtgärder för att motverka reklam, försäljning och montering av manipulationsanordningar, och bestraffas***. Manipulering av vägmätaren leder till felaktiga körsträckor och försvårar en korrekt kontroll av fordonet i drift. Det är därför av yttersta vikt att garantera högsta möjliga säkerhetsskydd för dessa system, med säkerhetscertifikat och lämpligt skydd mot manipulering för att se till att varken utsläppsbegränsande system eller fordonets vägmätare kan manipuleras.

Ändring 19

Förslag till förordning

Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(15a) För att förhindra att åtgärder mot manipulering otillbörligen hämmar konkurrensen bör denna förordning och dess sekundärlagstiftning upprätthålla möjligheten för oberoende operatörer att utveckla, distribuera, installera och aktivera ersättningsdelar för eftermarknaden. Tillverkarna bör därför säkerställa att oberoende operatörer har tillgång till de uppgifter, verktyg och processer som är absolut nödvändiga för att utveckla och installera sådana ersättningsdelar.

Ändring 20

Förslag till förordning

Skäl 16

Kommissionens förslag	*Ändring*
(16) Givare som monteras på fordon används redan i dag för att upptäcka avvikelser i utsläpp och för att begära reparationer genom systemet för omborddiagnos (OBD-system). Det OBD-system som för närvarande används upptäcker dock inte fel i tid eller på ett korrekt sätt, och det kan inte heller ***tvinga fram*** reparationer tillräckligt ofta och i tid. Det är därför möjligt att fordonen släpper ut mycket mer än vad de får göra. De givare som hittills har använts för OBD-system kan också användas för att övervaka och kontrollera fordonens ***utsläppsegenskaper*** på kontinuerlig basis via ett system för ombordövervakning (OBM-system). OBM-systemet varnar också användaren om att utföra reparationer av motorn eller de utsläppsbegränsande systemen när så behövs. Det är därför lämpligt att kräva att ett sådant system installeras och att reglera dess tekniska krav.	(16) Givare som monteras på fordon används redan i dag för att upptäcka avvikelser i utsläpp och för att begära reparationer genom systemet för omborddiagnos (OBD-system). Det OBD-system som för närvarande används upptäcker dock inte fel i tid eller på ett korrekt sätt, och det kan inte heller ***uppmana till*** reparationer tillräckligt ofta och i tid. Det är därför möjligt att fordonen släpper ut mycket mer än vad de får göra. De givare som hittills har använts för OBD-system kan också användas för att övervaka och kontrollera fordonens ***avgasutsläppsegenskaper*** på kontinuerlig basis via ett system för ombordövervakning (OBM-system). OBM-systemet varnar också användaren om att utföra reparationer av motorn eller de utsläppsbegränsande systemen när så behövs. Det är därför lämpligt att kräva att ett sådant system installeras och att reglera dess tekniska krav. ***De motiveringsåtgärder som dessa system kräver får inte leda till sämre trafiksäkerhet eller begränsad mobilitet.***

Ändring 21

Förslag till förordning

Skäl 17

Kommissionens förslag	*Ändring*
(17) ***Tillverkarna kan välja att tillverka fordon som uppfyller lägre utsläppsgränser eller har en bättre batterihållbarhet än vad som krävs i denna förordning, eller som har avancerade tillbehör som geofencing och dynamisk reglering. Konsumenter och nationella myndigheter bör kunna identifiera sådana fordon genom lämplig dokumentation.*** Ett miljöfordonspass bör ***därför*** göras tillgängligt.	(17) ***Ett uppdaterat miljöfordonspass bör därför göras tillgängligt för konsumenter så att de kan få tillgång till uppdaterad information under hela fordonets livslängd, såsom bränsleförbrukning, batteriernas hälsotillstånd, gränsvärden för utsläpp, resultat av regelbundna tekniska inspektioner och uppgifter om trafiksäkerhet samt annan relevant information.***

Ändring 22

Förslag till förordning

Skäl 18

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

Ändring 23

Förslag till förordning

Skäl 19

Kommissionens förslag	*Ändring*
(19) Utsläpp från fordon som säljs av tillverkare av små serier utgör en obetydlig del av utsläppen i unionen. En viss flexibilitet kan därför tillåtas i vissa av kraven för sådana tillverkare. Tillverkare av små serier bör därför kunna ersätta vissa provningar under typgodkännandet med försäkringar om överensstämmelse, medan tillverkare av ultrasmå serier bör tillåtas använda laboratorieprovningar baserade på ***slumpmässiga*** körcykler vid verklig körning.	(19) Utsläpp från fordon som säljs av tillverkare av små serier utgör en obetydlig del av utsläppen i unionen. En viss flexibilitet kan därför tillåtas i vissa av kraven för sådana tillverkare. Tillverkare av små serier bör därför kunna ersätta vissa provningar under typgodkännandet med försäkringar om överensstämmelse, medan tillverkare av ultrasmå serier bör tillåtas använda laboratorieprovningar baserade på ***statistiskt relevanta*** körcykler vid verklig körning.

Ändring 24

Förslag till förordning

Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(20a) Även om begreppet ”hälsotillstånd” (SOH) ofta används för att hänvisa till ett batteris hälsa vid en viss tidpunkt i dess livscykel, är detta begrepp inte allmänt definierat och fastställs med hjälp av en rad olika metoder: ”Status för certifierad energi” (SOCE) och ”status för certifierad räckvidd” (SOCR). Båda måtten motsvarar en procentandel av den certifierade batterienergin eller den certifierade elektriska räckvidden som återstår vid en given tidpunkt.

Ändring 25

Förslag till förordning

Skäl 21

Kommissionens förslag	*Ändring*
(21) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter när det gäller ***följande: tillverkarens*** skyldigheter som en del av typgodkännandet och de förfaranden, provningar och metoder som ska tillämpas för försäkran om överensstämmelse, kontroll av produktionsöverensstämmelse, kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift och miljöfordonspass***; fordons*** tillbehör ***och beteckning;*** krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med fordonens, systemens, komponenternas och de separata tekniska enheternas hållbarhet samt OBM-systemens registrerings- och kommunikationsmöjligheter, även i syfte att utföra periodiska tekniska inspektioner och kontroller av trafiksäkerheten; krav och information som ska tillhandahållas ***av tillverkare av*** etappvis färdigbyggda fordon samt förfaranden för att fastställa koldioxidvärdet för dessa etappvis färdigbyggda fordon; tekniska delar, administrativa krav och dokumentationskrav för typgodkännande avseende utsläpp, kontroller, inspektioner och marknadskontroller samt rapporteringsskyldigheter, kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av produktionsöverensstämmelse; metoder och provningar för att i) mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, inklusive slumpmässiga ***RDE-provningscykler och RDE-provningscykler när det gäller högsta utsläpp***, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning och utsläpp vid tomgång, ii) fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp,	(21) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning ***och för att komplettera den*** bör kommissionen ges ***både*** genomförandebefogenheter ***i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011 och befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt*** när det gäller ***tillverkarnas*** skyldigheter som en del av typgodkännandet och de förfaranden, provningar och metoder som ska tillämpas för försäkran om överensstämmelse, kontroll av produktionsöverensstämmelse, kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift och miljöfordonspass. Tillbehör ***för fordon,*** krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med fordonens, systemens, komponenternas och de separata tekniska enheternas hållbarhet samt OBM-systemens registrerings- och kommunikationsmöjligheter, även i syfte att utföra periodiska tekniska inspektioner och kontroller av trafiksäkerheten***,*** krav och information som ska tillhandahållas ***för*** etappvis färdigbyggda fordon samt förfaranden för att fastställa koldioxidvärdet för dessa etappvis färdigbyggda fordon***,*** tekniska delar, administrativa krav och dokumentationskrav för typgodkännande avseende utsläpp, kontroller, inspektioner och marknadskontroller samt rapporteringsskyldigheter, kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av produktionsöverensstämmelse; metoder och provningar för att i) mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, inklusive slumpmässiga ***men statistiskt relevanta RDE-provningscykler***, användning av bärbara system för

Kommissionens förslag	*Ändring*
bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iii) tillhandahålla specifikationer för växlingsindikatorer, iv) fastställa hur släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 påverkar ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iv) mäta vevhusutsläpp, avdunstningsutsläpp och bromsutsläpp, v) utvärdera efterlevnaden av minimikraven på batteriernas hållbarhet, vi) bedöma överensstämmelsen för motorer och fordon i drift, tröskelvärden för överensstämmelse och prestandakrav, vii) provning och metoder för att säkerställa givarnas prestanda (OBD och OBM), viii) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, specifikation och egenskaper hos förarvarningssystem och metoder för att motivera föraren och för att bedöma om systemen fungerar korrekt; ix) metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, x) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, inklusive sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering, ***xi) metoder för att bedöma korrekt funktion hos typer som godkänts enligt särskilda Euro 7-beteckningar,*** xii) kriterier för typgodkännanden avseende utsläpp för tillverkare av små och ultrasmå serier, xiii) kontroller och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon, xiv) Prestandakrav för provningsutrustning. xv) specifikation av referensbränslen, xvi) metoder för att bedöma avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier, xvii) mäta däckslitage, samt xviii) miljöfordonspassets format, uppgifter och metod för överföring av miljöfordonspassets uppgifter. ***Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011[50].***	utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning och utsläpp vid tomgång, ii) fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iii) tillhandahålla specifikationer för växlingsindikatorer, iv) fastställa hur släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 påverkar ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iv) mäta vevhusutsläpp, avdunstningsutsläpp och bromsutsläpp, v) utvärdera efterlevnaden av minimikraven på batteriernas hållbarhet, vi) bedöma överensstämmelsen för motorer och fordon i drift, tröskelvärden för överensstämmelse och prestandakrav, vii) provning och metoder för att säkerställa givarnas prestanda (OBD och OBM), viii) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, specifikation och egenskaper hos förarvarningssystem och metoder för att motivera föraren och för att bedöma om systemen fungerar korrekt; ix) metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, x) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, inklusive sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering, xii) kriterier för typgodkännanden avseende utsläpp för tillverkare av små och ultrasmå serier, xiii) kontroller och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon, xiv) Prestandakrav för provningsutrustning. xv) specifikation av referensbränslen, xvi) metoder för att bedöma avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier, xvii) mäta däckslitage, samt xviii) miljöfordonspassets format, uppgifter och metod för överföring av miljöfordonspassets uppgifter.

Ändring 26

Förslag till förordning

Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändring*
(22) För att vid behov ändra eller komplettera icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller följande: provningsvillkor som bygger på uppgifter som samlas in vid provning av Euro 7-fordon, Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck; provningskrav, särskilt med hänsyn till den tekniska utvecklingen och uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon; ***införande av fordonstillbehör och beteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkarna, men även*** fastställande av gränsvärden för bromspartikelutsläpp och nötningsgränser för däcktyper samt minimikrav på batteriers prestanda och hållbarhetsmultiplikatorer på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon och fastställande av definitioner och särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[51]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.	(22) För att vid behov ändra eller komplettera icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller följande: provningsvillkor som bygger på uppgifter som samlas in vid provning av Euro 7-fordon, Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck; provningskrav, särskilt med hänsyn till den tekniska utvecklingen och uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon; fastställande av gränsvärden för bromspartikelutsläpp och nötningsgränser för däcktyper samt minimikrav på batteriers prestanda och hållbarhetsmultiplikatorer på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon och fastställande av definitioner och särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M2, M3, N2, N3. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[51]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

Ändring 27

Förslag till förordning

Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(22a) Unionen har undertecknat överenskommelsen från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) som upprättades den 20 mars 1958. Överenskommelsen gäller standardisering av tekniska specifikationer för hjulförsedda fordon, tillhörande utrustning och komponenter som kan installeras på eller användas i hjulförsedda fordon. Dessutom fastställs villkoren för ömsesidigt erkännande av godkännanden som beviljats på grundval av dessa specifikationer. De krav som fastställs i denna förordning bör, när så är lämpligt, anpassas till de standarder som fastställs i Unece-föreskrifterna eller eventuella senare ändringar av denna förordning, i förekommande fall, särskilt när det gäller gränsvärden för bromspartikelutsläpp, gränsvärden för däcktyper avseende nötning och fastställandet av minimiprestandakriterier för batterier.

Ändring 28

Förslag till förordning

Skäl 25

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

Ändring 29

Förslag till förordning

Skäl 26

Kommissionens förslag	*Ändring*
(26) Eftersom målen med denna förordning, nämligen att fastställa harmoniserade bestämmelser om administrativa och tekniska krav för typgodkännande av fordon av kategorierna M och N och för system, komponenter och separata tekniska enheter samt om marknadskontroll över sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på utsläpp, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och att de därför, på grund av deras omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.	(26) Eftersom målen med denna förordning, nämligen att fastställa harmoniserade bestämmelser om administrativa och tekniska krav för typgodkännande av fordon av kategorierna M och N och för system, komponenter och separata tekniska enheter samt om marknadskontroll över sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på utsläpp, ***samt att eftersträva höga nivåer av miljö- och hälsoskydd,*** inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och att de därför, på grund av deras omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Ändring 30

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 2

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

Ändring 31

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. I denna förordning fastställs också gemensamma tekniska krav och administrativa bestämmelser för typgodkännande vad gäller nötningsutsläpp och marknadskontroll av alla nytillverkade däck. Dessa ska betraktas som ett komplement till de tekniska kraven för däck och administrativa bestämmelser i förordning (EU) 2019/2144.

Ändring 32

Förslag till förordning

Artikel 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Denna förordning gäller motorfordon av kategorierna M_1, M2, M_3, N_1, N_2 och N_3 samt släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858, även sådana som är utformade och konstruerade i en eller flera etapper, samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.	Denna förordning gäller motorfordon av kategorierna M1, M2, M3, N1, N2 och N3 samt släpfordon av kategorierna O3 och O4 enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858, även sådana som är utformade och konstruerade i en eller flera etapper, samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ***och däck av klasserna C1, C2 och C3 enligt vad som fastställs i FN-föreskrift nr 117 med undantag för däck med väggrepp på is***.

Ändring 33

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 2

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

Ändring 34

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 4

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

Ändring 35

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
(5) motor: ett fordons ***framdrivningskälla***.	(5) motor: ett fordons ***förbränningsmotor***.

Ändring 36

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 9

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

Ändring 37

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 10

Kommissionens förslag	*Ändring*
(10) kväveoxider: summan av ***de kväveoxider*** som släpps ut från avgasröret.	(10) kväveoxider: summan av ***den kväveoxid och den kvävedioxid*** som släpps ut från avgasröret.

Ändring 38

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 10a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(10a) dikväveoxid eller N_2O: utsläpp av dikväveoxid från avgasrör.

Ändring 39

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 18

Kommissionens förslag	*Ändring*
(18) andra kolväten än metan: de totala kolväten som släpps ut från avgasröret exklusive metan.	(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 40

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 24

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

Ändring 41

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 24a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(24a) energiförbrukning: förbrukning av elenergi från alla framdrivningskällor i ett fordon.

Ändring 42

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 29

Kommissionens förslag	*Ändring*
(29) däckslitage: den ***massa material*** som går förlorad från däcket på grund av slitageprocessen och som släpps ut i miljön.	(29) däckslitage: den ***materialmassa*** som går förlorad från däcket på grund av slitageprocessen ***och som hänför sig till det arbete som utförts i den gemensamma arbetsgruppen GRBP/GRPE för däckslitage i FN:s WP29*** och som släpps ut i miljön.

Ändring 43

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 34

Kommissionens förslag	*Ändring*
(34) ursprungligt utsläppsbegränsande system: utsläppsbegränsande system eller en kombination av sådana system som omfattas av det typgodkännande som beviljats för fordonet i fråga.	(34) ursprungligt utsläppsbegränsande system: utsläppsbegränsande system eller en kombination av sådana system som omfattas av det typgodkännande som beviljats för fordonet i fråga ***och monterats på fordonet då det registreras för första gången***.

Ändring 44

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 36

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

Ändring 45

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 38

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

Ändring 46

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 39

Kommissionens förslag	*Ändring*
(39) ombordsystem för övervakning av bränsle- och energiförbrukning eller OBFCM-system: programvara eller hårdvara som mäter och använder parametrar för fordon, motor, bränsle- eller elenergi och nyttolast/vikt i syfte att bestämma och lagra data om bränsle- och energiförbrukning och andra parametrar som är relevanta för att bestämma fordonets bränsle- eller energiförbrukning och energieffektivitet i fordonet.	(39) ombordsystem för övervakning av bränsle- och energiförbrukning eller OBFCM-system: programvara eller hårdvara som mäter och använder parametrar för fordon, motor, bränsle- eller elenergi och nyttolast/vikt i syfte att bestämma och lagra data om bränsle- och energiförbrukning och andra parametrar som är relevanta för att bestämma fordonets bränsle- eller energiförbrukning och energieffektivitet i fordonet ***samt för trafiksäkerhetskontroller***.

Ändring 47

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 44

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

Ändring 48

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 47 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
(47) tillverkare av små serier: tillverkare av färre än 10 000 nya motorfordon av kategori M_1 eller 22 000 nya motorfordon av kategori N_1 som registreras i unionen per kalenderår och som	(47) Tillverkare av små serier: tillverkare av färre än 10 000 nya motorfordon av kategori M1 eller 22 000 nya motorfordon av kategori N1 ***eller 600 nya motorfordon av kategorierna M2 och M3, och totalt 6 900 nya motorfordon av kategorierna N2 och N3*** som registreras i unionen per kalenderår och som

Ändring 49

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 63

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

Ändring 50

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 65

Kommissionens förslag	*Ändring*
(65) drivbatteri: batterisystem som lagrar energi med det huvudsakliga syftet att driva fordonet.	(65) drivbatteri: batterisystem som lagrar energi med det huvudsakliga syftet att driva fordonet***, inklusive dess batterihanteringssystem***.

Ändring 51

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 65a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(65a) batterihanteringssystem: en elektronisk anordning som kontrollerar eller hanterar ett batteris elektriska och termiska funktioner i syfte att säkerställa batteriets säkerhet, prestanda och livslängd, hanterar och lagrar uppgifter om parametrarna för bestämning av batteriets hälsotillstånd och förväntade livslängd enligt bilaga VII till förordning (EU) 2023/1542 och som kommunicerar med det fordon i vilket batteriet ingår, eller med en offentlig eller privat laddningsinfrastruktur.

Ändring 52

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 67

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

Ändring 53

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 71

Kommissionens förslag	*Ändring*
(71) miljöfordonspass: dokument på papper och i digital form som innehåller ***information om ett fordons miljöprestanda vid registreringstillfället, inklusive gränsvärden*** för ***utsläpp av föroreningar, koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning, räckvidd vid eldrift*** och ***motoreffekt samt batteriets hållbarhet och andra relaterade värden***.	(71) miljöfordonspass: dokument på papper och i digital form som innehåller ***all information som krävs*** för ***att verifiera de provade*** och ***tillverkardeklarerade värdena under typgodkännandet***.

Ändring 54

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 72

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

Ändring 55

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 77

Kommissionens förslag	*Ändring*
(77) vinterdäck: däck vars slitbanemönster, gummiblandning eller struktur primärt utformats för att under vinterförhållanden visa bättre prestanda än ett normalt däck i fråga om förmågan att inleda eller upprätthålla fordonets rörelse.	***utgår***

Ändring 56

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 78

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

Ändring 57

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 2 – led 78a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(78a) däck med väggrepp på is: vinterdäck av klass C1 för användning i svåra vinterförhållanden som även är särskilt avsedda att användas på vägbanor som är täckta av is, och som uppfyller de krav som anges i FN-föreskrift nr 117.

Ändring 58

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Tillverkarna ska säkerställa att de nya fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning. ***Tillverkarna*** ska säkerställa att de nya komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, bromssystem och ersättande utsläppsbegränsande system som kräver typgodkännande och som de tillverkar och som säljs eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning.	1. Tillverkarna ska säkerställa att de nya fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning. ***Från och med de specifika tillämpningsdatum som beskrivs i denna förordning*** ska ***tillverkarna*** säkerställa att de nya komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, bromssystem***, däck*** och ersättande utsläppsbegränsande system som kräver typgodkännande och som de tillverkar och som säljs eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning.

Ändring 59

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Vid kontroll av efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp, om provningen utförs under ***utökade körförhållanden***, ska utsläppen delas med den delare för utökad körning som anges i bilaga III.	Vid kontroll av efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp, om provningen utförs under ***ett utökat körförhållande åt gången***, ska utsläppen delas med den delare för utökad körning som anges i bilaga III.

Ändring 60

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 3 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Utsläppen under regenerering av utsläppsbegränsande system ska inkluderas som ett viktat genomsnitt baserat på regenereringens frekvens och varaktighet.	(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 61

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 4

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

Ändring 62

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 6 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) OBD-system som kan upptäcka felfungerande system som leder till överskridande ***utsläpp*** för att underlätta reparationer,	(a) OBD-system som kan upptäcka felfungerande system som leder till överskridande ***avgasutsläpp eller felfunktion hos andra komponenter*** för att underlätta reparationer,

Ändring 63

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 6 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) OBM-system som kan upptäcka utsläpp över utsläppsgränserna på grund av felfunktioner, ökad effektminskning eller andra situationer som ökar utsläppen,	(b) OBM-system som kan upptäcka utsläpp över utsläppsgränserna på grund av felfunktioner, ökad effektminskning eller andra situationer som ökar utsläppen ***inom toleransintervallet för OBM-mätningar eller nollutsläppsläget***,

Ändring 64

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 6 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) övervakning av hälsotillståndet hos ***drivbatteri och utsläppssystem***,	(d) övervakning av hälsotillståndet hos ***drivbatteriet***,

Ändring 65

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 6 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) förarvarningssystem för överskridande ***utsläpp***,	(e) förarvarningssystem för överskridande ***avgasutsläpp***,

Ändring 66

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 6 – led g

Kommissionens förslag	*Ändring*
(g) anordningar som överför fordonsgenererade data som används för att uppfylla denna förordning och OBFCM-data, i syfte att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller via luften**,** och i syfte att kommunicera med laddningsinfrastruktur och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.	(g) anordningar som överför fordonsgenererade data ***tillsammans med godkännandenumret och typgodkännandevarianten*** som används för att uppfylla denna förordning och OBFCM-data, i syfte att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller**,** via luften och i syfte att kommunicera med laddningsinfrastruktur och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner ***och också för att tillhandahålla tredjepartstjänster till fordonsanvändaren i syfte att förbättra fordonsanvändningen, minska energianvändning och utsläpp eller förlänga livslängden för batteriet vid användning***.

Ändring 67

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 7 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Vägmätare.	(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 68

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 7 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) Elektriska motorer och relaterade styrenheter.

Ändring 69

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 7 – led eb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(eb) Fordonssäkerhetssystem.

Ändring 70

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 8

Kommissionens förslag	*Ändring*
8. Tillverkaren ska förhindra att de sårbarheter som avses i punkt 7 kan utnyttjas. När en sådan sårbarhet upptäcks ska tillverkaren avlägsna sårbarheten genom programuppdatering eller på annat lämpligt sätt.	8. Tillverkaren ska förhindra att de sårbarheter som avses i punkt 7 kan utnyttjas ***i största möjliga utsträckning baserat på bästa tillgängliga kunskap vid tidpunkten för typgodkännandet***. När en sådan sårbarhet upptäcks ska tillverkaren ***vidta alla tänkbara åtgärder, med beaktande av teknikens tillstånd, för att*** avlägsna sårbarheten genom programuppdatering eller på annat lämpligt sätt.

Ändring 71

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	8a. Tillverkarna ska säkerställa oberoende aktörers tillgång till de uppgifter, verktyg och processer som krävs för att utveckla kompatibla ersättningsdelar för eftermarknaden som uppfyller tillverkarens tekniska krav samt förmågan att installera och aktivera dessa delar i fordonet, inklusive OBM-relaterade komponenter, i överensstämmelse med de åtgärder mot manipulering som genomförts av tillverkaren. ***När tillverkare, av hänsyn till skyddet mot manipulering, överväger att hemlighålla uppgifter, verktyg och processer som är nödvändiga för oberoende aktörer ska de visa huruvida hemlighållande av uppgifterna, verktygen och processerna vore ett proportionerligt sätt att hantera dessa frågor om skydd mot manipulering. De ska därför särskilt undersöka huruvida mindre restriktiva åtgärder skulle räcka.***

Ändring 72

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 10

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

Ändring 73

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Tillverkarna får beteckna de fordon de tillverkar som ”Euro 7+-fordon” om dessa fordon uppfyller följande krav: ***(a) För fordon med endast förbränningsmotorer och ej externt laddbara hybridelfordon genom att förklara att de uppfyller minst 20 % lägre utsläppsgränser än de som anges i bilaga I för gasformiga föroreningar och en storleksordning lägre utsläppsgränser för partikelutsläpp.*** ***(b) För externt laddbara hybridelfordon genom att förklara att de uppfyller minst 20 % lägre utsläppsgränser än de som anges i bilaga I för gasformiga föroreningar, en storleksordning lägre utsläppsgränser för partikelutsläpp och en batterihållbarhet som är minst 10 procentenheter högre än de krav som anges i bilaga II.*** ***(c) För fordon med endast eldrift genom att deklarera att batteriets hållbarhet är minst 10 procentenheter högre än de krav som anges i bilaga II.***	***utgår***

Ändring 74

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 2

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

Ändring 75

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 3

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

Ändring 76

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 4

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

Ändring 77

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 5

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

Ändring 78

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. På tillverkarens begäran får typgodkännandemyndigheten för N_2-fordon med en totalvikt på mellan 3,5 och 4,0 ton som härrör från en N_1-fordonstyp bevilja ett typgodkännande avseende utsläpp för N1-fordonstyp. Sådana fordon ska betecknas som ”Euro 7ext-fordon”.	***utgår***

Ändring 79

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt 7

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

Ändring 80

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Tillverkarna ska säkerställa att OBFCM-, OBD- och OBM-system och åtgärder mot manipulering som installeras i dessa fordon uppfyller bestämmelserna i denna förordning så länge fordonet används.	3. Tillverkarna ska säkerställa att ***utformningen och funktionaliteten hos*** OBFCM-, OBD- och OBM-system och åtgärder mot manipulering som installeras i dessa fordon uppfyller bestämmelserna i denna förordning ***och inte deaktiveras*** så länge fordonet används.

Ändring 81

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. De krav som avses i punkterna 1–3 ska tillämpas på fordon för alla typer av bränslen eller energikällor som de drivs med. Samma krav ska också tillämpas på alla separata tekniska enheter och komponenter som är avsedda för sådana fordon.	*(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 82

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 6 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. De OBM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna	*(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 83

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 6 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) överföra data om fordonets ***utsläppsegenskaper***, inklusive data från föroreningsgivare och avgasflödesdata, via OBD-porten och via luften, ***även*** i samband med trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller ([55]), ([56]),	(b) överföra data om fordonets ***avgasutsläppsegenskaper***, inklusive data från föroreningsgivare och avgasflödesdata, via OBD-porten och via luften, ***bland annat*** i samband med trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller ([55]), ([56]) ***eller för att upptäcka manipulering och tillhandahålla tredjepartstjänster som hjälper fordonsanvändaren att minska utsläppen i användningsfasen***,
([55]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 134).	([55]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 134).
([56]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 129).	([56]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 129).

Ändring 84

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 6 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) ***begära*** reparation av fordonet när förarvarningssystemet meddelar att det finns kraftigt överskridande av utsläpp.	(c) ***uppmana till*** reparation av fordonet när förarvarningssystemet meddelar att det finns kraftigt överskridande av utsläpp.

Ändring 85

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
7. De OBFCM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna överföra ***de*** fordonsdata som de registrerar via OBD-porten och via luften.	7. De OBFCM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna överföra ***alla lagstadgade relevanta*** fordonsdata som de registrerar via OBD-porten och via luften***, med iakttagande av bestämmelserna i förordning (EU) 2016/679***.

Ändring 86

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 8

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

Ändring 87

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 9

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

Ändring 88

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller kraven på RDE, korrigering av CO_2-omgivningstemperaturen, OBD, OBM, utsläpp och batteriers hållbarhet, kontinuerlig eller periodisk regenerering, skydd mot manipulering samt vevhus enligt bilaga V. ***Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller användningen av tillbehören dynamisk reglering och geofencing när tillverkaren väljer dessa tillbehör.***	2. Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller kraven på RDE, korrigering av CO_2-omgivningstemperaturen, OBD, OBM, utsläpp och batteriers hållbarhet, kontinuerlig eller periodisk regenerering, skydd mot manipulering samt vevhus enligt bilaga V.

Ändring 89

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Tillverkarna ska utfärda ett miljöfordonspass för varje fordon och överlämna passet till fordonets köpare ***tillsammans med fordonet*** genom att hämta relevanta uppgifter från källor, t.ex. intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen. Tillverkaren ska se till att miljöfordonspassets uppgifter finns tillgängliga för visning i fordonets elektroniska system och att de kan överföras från fordonet till utrustning utanför fordonet.	4. Tillverkarna ska utfärda ett miljöfordonspass för varje fordon och ***tillhandahålla det tillsammans med fordonet vid försäljningsstället samt*** överlämna passet till fordonets köpare genom att hämta relevanta uppgifter från källor, t.ex. intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen. Tillverkaren ska se till att miljöfordonspassets uppgifter finns tillgängliga för visning i fordonets elektroniska system och att de kan överföras från fordonet till utrustning utanför fordonet.

Ändring 90

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. ***Kommissionen*** ska ***anta genomförandeakter för att fastställa provning och kontroll av överensstämmelse samt förfaranden*** för ***typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse,*** överensstämmelse hos fordon i drift, ***försäkran om överensstämmelse*** och ***miljöfordonspass enligt punkterna 1–4. Dessa genomförandeakter ska antas*** i enlighet med ***det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2***.	5. ***Tillverkarna*** ska ***utfärda ett uppdaterat miljöfordonspass efter kontroller av*** överensstämmelse hos fordon i drift, ***och ange uppdaterade värden*** för ***den information som nämns i artikel 3.71*** i ***denna förordning.*** I enlighet med ***förordning (EU) 2018/858*** och ***direktiv 2014/45/EU ska tillverkarna tillåta att behöriga myndigheter och provningscentrum uppdaterar miljöfordonspasset med korrekta data från OBD-porten och fordonets OBFCM-system***.

Ändring 91

Förslag till förordning

Artikel 7a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Artikel 7a
	Särskilda bestämmelser som rör slitage på fordonsdäck
	Efter offentliggörandet av de relevanta enhetliga bestämmelserna i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29) ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera denna förordning genom att fastställa metoder och gränser för mätning av utsläpp genom däckslitage per däckkategori för typgodkännande, vilka ska hänvisa till de enhetliga bestämmelser och undantag som fastställs av FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29) vad gäller godkännande av däck med avseende på typgodkännande avseende utsläpp genom däckslitage.
	Om enhetliga bestämmelser inte har fastställts av FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29) senast den 30 juni 2026 för C1-däck, och senast den 31 december 2035 för C2- och C3-däck, ska kommissionen genomföra en översyn och, om så är lämpligt, utveckla en metod för mätning av däckslitage och fastställa nötningsgränser för däck på grundval av andra moderna metoder. Efter denna översyn och om så är lämpligt ska kommissionen senast den 30 oktober 2026 anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att specificera sådana metoder och fastställa gränsvärden för nötningsutsläpp per däckkategori.

Ändring 92

Förslag till förordning

Artikel 8 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändring*
Särskilda regler för tillverkare av små serier	Särskilda regler för tillverkare av små ***och ultrasmå*** serier

Ändring 93

Förslag till förordning

Artikel 8

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. När det gäller utsläpp av föroreningar får tillverkare av små serier ersätta de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7 och 9 i bilaga V med försäkringar om överensstämmelse. Överensstämmelsen för fordon som konstrueras och släpps ut på marknaden av små tillverkare får provas för överensstämmelse i drift och marknadskontroll i enlighet med tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V. Provningar av produktionsöverensstämmelse enligt bilaga V ska inte krävas. Artikel ***4.4*** b ska inte tillämpas på tillverkare av små serier.	1. När det gäller utsläpp av föroreningar får tillverkare av små ***och ultrasmå*** serier ersätta de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7 och 9 i bilaga V med försäkringar om överensstämmelse. Överensstämmelsen för fordon som konstrueras och släpps ut på marknaden av små tillverkare får provas för överensstämmelse i drift och marknadskontroll i enlighet med tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V. Provningar av produktionsöverensstämmelse enligt bilaga V ska inte krävas. Artikel ***4.6*** b ska inte tillämpas på tillverkare av små ***och ultrasmå*** serier.

Ändring 94

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2

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

Ändring 95

Förslag till förordning

Artikel 9 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändring*
Särskilda regler för etappvis färdigbyggda fordon	Särskilda regler för ***typgodkännande för*** etappvis färdigbyggda fordon

Ändring 96

Förslag till förordning

Artikel 9

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. ***När det gäller typgodkännanden för*** etappvis färdigbyggda fordon ***ska tillverkarna av den andra etappen eller efterföljande etapper vara ansvariga för typgodkännandet avseende utsläpp om*** de ***ändrar någon del av fordonet som enligt de uppgifter som tillhandahållits av tillverkarna av den föregående etappen kan påverka utsläppen eller batteriets hållbarhet***.	1. De ***särskilda bestämmelserna i bilaga V tabellerna 3, 4 och 5 ska tillämpas på*** etappvis färdigbyggda fordon.

Ändring 97

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2

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

Ändring 98

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. De nationella godkännandemyndigheterna ska vidta åtgärder för att bevilja typgodkännanden avseende utsläpp för fordonstyper, komponenter och separata tekniska enheter och för att utföra provningar, kontroller och inspektioner för att kontrollera att tillverkarna uppfyller kraven på produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift i enlighet med bilaga V.	1. De nationella godkännandemyndigheterna ska vidta åtgärder för att bevilja typgodkännanden avseende utsläpp för fordonstyper, ***system,*** komponenter och separata tekniska enheter och för att utföra provningar, kontroller och inspektioner för att kontrollera att tillverkarna uppfyller kraven på produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift i enlighet med bilaga V.

Ändring 99

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Vid utförandet av provningar, kontroller och inspektioner ska nationella myndigheter och provningscentrum uppdatera miljöfordonspasset med uppdaterade värden för den information som avses i artikel 3.71.

Ändring 100

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Från och med 24 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter samt separata tekniska enheter ska de nationella godkännandemyndigheterna, av skäl som hänför sig till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriers hållbarhet, när det gäller nya fordon av kategorierna M_1 och N_1, vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp som inte uppfyller kraven i denna förordning.

Ändring 101

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Från och med ***den 1 juli 2025*** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M_1 och N_1 som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.	4. Från och med ***36 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter och separata tekniska enheter*** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M_1 och N_1 som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.

Ändring 102

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	4a. Från och med 48 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter samt separata tekniska enheter ska de nationella godkännandemyndigheterna, av skäl som hänför sig till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriers hållbarhet, när det gäller nya typer av fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 samt nya släpfordon av kategorierna O_3 och O_4, vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp som inte uppfyller kraven i denna förordning.

Ändring 103

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. Från och med ***den 1 juli 2027*** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 samt nya släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.	5. Från och med ***60 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning och i enlighet med de särskilda bestämmelserna för system, komponenter samt separata tekniska enheter*** ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 samt nya släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana ***motorer,*** fordon ***eller släpfordon***.

Ändring 104

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 8

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

Ändring 105

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med ***den 1 juli 2025*** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M_1 och N_1 som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.	1. Från och med ***24 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning*** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M_1 och N_1 som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

Ändring 106

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Från och med ***den 1 juli 2027*** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.	2. Från och med ***48 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning*** ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 ***samt släpfordon av kategorierna O_3 och O_4*** som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

Ändring 107

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Från och med 12 månader efter antagandet i enlighet med artikel 7a av den delegerade akten om typgodkännande av C1-däck vad gäller gränsvärden för nötningsutsläpp ska de nationella myndigheterna endast bevilja EU-typgodkännande för komponenter eller separata tekniska enheter för nya däcktyper om de uppfyller kraven i denna förordning och vägra att bevilja EU-typgodkännande för en komponent eller separat teknisk enhet för nya däcktyper som inte uppfyller kraven i denna förordning. ***Från och med 36 månader efter antagandet i enlighet med artikel 7a av den delegerade akten om typgodkännande av C1-däck vad gäller nötningsutsläpp, ska nationella myndigheter vägra att bevilja typgodkännande för nya C1-däck som inte överensstämmer med denna förordning. C1-däck som tillverkats före det ikraftträdandedatum som anges i detta stycke och som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder får säljas under en period på högst 30 månader.***

Ändring 108

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Manipulering som leder till utsläpp som överskrider de gränser som föreskrivs i bilaga 1 ska leda till att fordonet inte längre uppfyller denna förordning.

Ändring 109

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 1 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Bristande efterlevnad till följd av manipulering ska leda till att de nationella behöriga myndigheterna vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, inbegripet återkallelser, samt inför effektiva, proportionella och avskräckande ekonomiska sanktioner.

Ändring 110

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 2

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

Ändring 111

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Kommissionen eller tredje part ***får*** i enlighet med artiklarna 9 och 13.10 i förordning (EU) 2018/858 utföra kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av marknadskontroll enligt tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V för att kontrollera att fordon, komponenter och separata tekniska enheter överensstämmer med den här förordningen.	1. Kommissionen eller tredje part ***ska*** i enlighet med artiklarna 9 och 13.10 i förordning (EU) 2018/858 utföra kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av marknadskontroll enligt tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V för att kontrollera att fordon, komponenter och separata tekniska enheter överensstämmer med den här förordningen.

Ändring 112

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen på unionsnivå i syfte att identifiera kringgående och bristande överensstämmelse. När brister i överensstämmelsen upptäcks ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet och vid behov följa upp med ett lagstiftningsförslag för att hantera och eliminera riskerna i samband med denna bristande överensstämmelse.

Ändring 113

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Provningar för att visa att kraven i ***artikel 4*** är uppfyllda ska utföras av tillverkare och nationella myndigheter enligt bilaga V. Provningar för att visa att kraven i ***artikel 4*** är uppfyllda får utföras av kommissionen och tredje part enligt bilaga V.	2. Provningar för att visa att kraven i ***denna förordning*** är uppfyllda ska utföras av tillverkare och nationella myndigheter enligt bilaga V. Provningar för att visa att kraven i ***denna förordning*** är uppfyllda får utföras av kommissionen och tredje part enligt bilaga V.

Ändring 114

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3 – inledningen

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

Ändring 115

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3 – led da (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(da) Förarvarningssystem för överskridande utsläpp.

Ändring 116

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3 – led db (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(db) Förarvarningssystem för låg reagensnivå.

Ändring 117

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) Skydd mot manipulering, säkerhetssystem och cybersäkerhetssystem.	(e) Skydd mot manipulering, ***med hänsyn till eftermarknadskrav och överlämnande till oberoende aktörer av all information och alla verktyg och processer som krävs för utveckling och installation av ersättningsdelar, samt*** säkerhetssystem och cybersäkerhetssystem.

Ändring 118

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3 – led g

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

Ändring 119

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ga) Bromssystemtyper och deras ersättningsdelar som ska eftermonteras i fordon som redan släppts ut på marknaden för att avsevärt minska bromsutsläppen.

Ändring 120

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för förfaranden och provningar för typgodkännandet avseende utsläpp och provningsmetoder för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive överensstämmelse i drift, produktionsöverensstämmelse och marknadskontroll, för följande:
	(a) Fordonstyper av kategorierna M_1 och N_1.
	(b) Fordonstyper av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3.
	(c) Motorer som används av fordonstyperna M_2, M_3, N_2 och N_3.
	(d) OBM/OBD-system.
	(da) Förarvarningssystem för överskridande utsläpp.
	(db) Förarvarningssystem för låg reagensnivå.
	(e) Skydd mot manipulering, med hänsyn till eftermarknadskrav och överlämnande till oberoende aktörer av all information samt alla verktyg och processer som krävs för utveckling och installation av ersättningsdelar, samt säkerhetssystem och cybersäkerhetssystem.
	(f) Typ av ersättande utsläppsbegränsande system och deras komponenter.
	(g) Bromssystemtyper och deras ersättningsdelar.

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ga) Bromssystemtyper och deras ersättningsdelar som ska eftermonteras i fordon som redan släppts ut på marknaden för att avsevärt minska bromsutsläppen.
	(h) Däcktyper med avseende på däckslitage.
	(i) Fordonstyper av kategorierna M_1 och N_1.
	(j) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M_1 och N_1 samt bestämmelser för OBFCM-system.
	(k) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3, energieffektivitet för släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 samt bestämmelser för OBFCM-system.

Ändring 121

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – inledningen

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

Ändring 122

Förslag till förordning

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

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ba) Metoder för typgodkännande av tillämplig hybridteknik i fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3.

Ändring 123

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led g

Kommissionens förslag	*Ändring*
(g) Metoder för att mäta bromspartikelutsläpp, inklusive metoder för ***tunga fordon***, bromspartikelutsläpp vid verklig körning och regenerativ bromsning.	(g) Metoder för att mäta bromspartikelutsläpp, inklusive metoder för ***fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3***, bromspartikelutsläpp vid verklig körning och regenerativ bromsning.

Ändring 124

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led j

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

Ändring 125

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led l

Kommissionens förslag	*Ändring*
(l) Metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system.	(l) Metoder ***och krav*** för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system ***och reagensernas kvalitet***.

Ändring 126

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led o

Kommissionens förslag	*Ändring*
(o) Metoder för att bedöma om fordonstyper ***som godkänts enligt beteckningarna i artikel 5*** fungerar korrekt.	(o) Metoder för att bedöma om fordonstyper fungerar korrekt.

Ändring 127

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led p

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

Ändring 128

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led s

Kommissionens förslag	*Ändring*
(s) Metoder för att fastställa avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier.	(s) Metoder för att fastställa avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier ***och överföring till denna förordning av de krav som fastställs i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007 och artikel 5.11 i förordning (EU) 2017/1151 som är tillämpliga på fordon av kategorierna M_1 och N_1, samt i Uneces föreskrift nr 49 revidering 6, bilaga 10, punkt 5.1.2 som är tillämplig på fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3***.

Ändring 129

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led t

Kommissionens förslag	*Ändring*
(t) Metoder för att mäta däckslitage.	***utgår***

Ändring 130

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led v

Kommissionens förslag	*Ändring*
(v) Administrativa krav och dokumentation för typgodkännande avseende utsläpp.	(v) Administrativa krav och dokumentation för typgodkännande avseende utsläpp ***och för utförande av provningar, kontroller och inspektioner i syfte att kontrollera efterlevnaden***.

Ändring 131

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 1 – led w

Kommissionens förslag	*Ändring*
(w) ***Rapporteringsskyldigheter*** när så är lämpligt.	(w) ***Skyldigheter att rapportera format och data*** när så är lämpligt.

Ändring 132

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.	***5.*** Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2. ***De genomförandeakter som avses i punkt 3 a–f och i–k och de delegerade akter som avses i punkt 3a a–f och i–k samt punkt 4 a–f och j–w ska antas senast den ... [tolv månader efter ikraftträdandet av denna förordning].*** ***De genomförandeakter som avses i punkt 3 g–h och de delegerade akter som avses i punkt 3a g–h och punkt 4 g–i ska antas utan onödigt dröjsmål efter offentliggörandet av de relevanta enhetliga bestämmelser som antagits av FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29).***

Ändring 133

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 1 – inledningen

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

Ändring 134

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Bilaga III, när det gäller provningsvillkoren för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon.	(a) Bilaga III ***tabell 2***, när det gäller provningsvillkoren för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon.

Ändring 135

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Bilaga III, när det gäller provningsvillkoren, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck.	(b) Bilaga III ***tabellerna 4 och 5***, när det gäller provningsvillkoren, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck.

Ändring 136

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Artikel 5 genom att införa tillbehör och beteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkare.	***utgår***

Ändring 137

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 2 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ca) om så är lämpligt fastställa nötningsgränser för däcktyper i bilaga I om enhetliga bestämmelser inte har fastställts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29) före den relevanta tidsfrist som fastställs i artikel 7a,

Ändring 138

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) fastställa hållbarhetsmultiplikatorer i bilaga IV på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon av kategorierna M_3, N_2 och N_3 och en rapport om hållbarheten hos tunga fordon som läggs fram för Europaparlamentet och rådet,	(d) fastställa hållbarhetsmultiplikatorer i bilaga IV på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon av kategorierna M_3, N_2 och N_3 och ***slutsatserna av*** en rapport om ***bedömning av*** hållbarheten hos tunga fordon ***med avseende på utsläpp*** som läggs fram för Europaparlamentet och rådet,

Ändring 139

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 2 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) fastställa ***definitioner och*** särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 enligt artiklarna 3 och 8 i denna förordning.	(e) fastställa särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 enligt artiklarna 3 och 8 i denna förordning.

Ändring 140

Förslag till förordning

Artikel 15 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Kommissionen ska anta de delegerade akter som avses i leden a–c utan onödigt dröjsmål efter det att FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29) offentliggjort de relevanta enhetliga bestämmelserna. Om enhetliga bestämmelser inte har fastställts i WP29 senast den 30 juni 2026 för C1-däck och senast den 31 december 2035 för C2- och C3-däck ska artikel 7a i denna förordning tillämpas.

Ändring 141

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 15 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den … [Publikationsbyrån: för in datum = datum för denna förordnings ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.	2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel ***14.3a och 14.4 och artikel*** 15 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den … [Publikationsbyrån: för in datum = datum för denna förordnings ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring 142

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 15 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.	3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel ***14.3a och 14.4 och artikel*** 15 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändring 143

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 15 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.	6. En delegerad akt som antas enligt artikel ***14.3a och 14.4 och artikel*** 15 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändring 242

Förslag till förordning

Artikel 16a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Artikel 16a
	Fysiska eller juridiska personers motiverade klagomål
	1. Varje fysisk eller juridisk person, enskilt eller tillsammans med andra, ska ha rätt att lämna in motiverade klagomål till nationella marknadskontrollmyndigheter när de har skäl att anta att en eller flera tillverkare, ekonomiska aktörer eller oberoende aktörer inte följer denna förordning.
	2. På begäran av en person som lämnar in motiverade klagomål ska marknadskontrollmyndigheterna vidta nödvändiga åtgärder för att på lämpligt sätt skydda den personens identitet och personuppgifter, vars utlämnande skulle vara skadlig för den personen.
	3. Marknadskontrollmyndigheterna ska utan onödigt dröjsmål omsorgsfullt och opartiskt bedöma de motiverade klagomålen, inbegripet huruvida påståendena är välgrundade, och vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet att genomföra kontroller och utvärderingar i enlighet med artiklarna 8 och 51 i förordning (EU) 2018/858, i syfte att upptäcka eventuell bristande efterlevnad av denna förordning och vid behov kräva korrigerande åtgärder eller vidta lämpliga begränsande åtgärder i enlighet med artikel 52 i förordning (EU) 2018/858.
	4. Den nationella marknadskontrollmyndigheten ska inom 3 månader informera de fysiska eller juridiska personer som avses i punkt 1 om sitt beslut att tillmötesgå eller avslå begäran om åtgärder och om de åtgärder den avser vidta för att åtgärda de farhågor som framförts i det motiverade klagomålet, med angivande av skälen till både det beslut som fattats och de föreslagna åtgärderna.

Ändring 144

Förslag till förordning

Artikel 18 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Senast den 1 september 2031 ska kommissionen, på grundval av den information som lämnats i enlighet med punkt 1, överlämna en utvärderingsrapport om tillämpningen av denna förordning till Europaparlamentet och rådet.	2. Senast den 1 september 2031 ska kommissionen, på grundval av den information som lämnats i enlighet med punkt 1, överlämna en utvärderingsrapport om tillämpningen av denna förordning till Europaparlamentet och rådet***, vilken ska inbegripa en utvärdering av de utsläppsminskningar som har uppnåtts i form av avgasutsläpp och andra utsläpp än avgaser och en bedömning av dess bidrag till att uppfylla de luftföroreningsnormer som fastställs i [XXX förslaget till omarbetning av luftkvalitetsdirektivet]***.

Ändring ar 181 och 192

Förslag till förordning

Artikel 18 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Senast den 31 december 2025 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en bedömning av hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med avseende på utsläpp.

Ändring 146

Förslag till förordning

Artikel 19

Kommissionens förslag	*Ändring*
Förordning (EG) nr 715/2007 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli ***2025***.	Förordning (EG) nr 715/2007 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli ***2030***.

Ändring 147

Förslag till förordning

Artikel 19 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Förordning (***EC***) 595/2009 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli ***2027***.	Förordning (***EG***) 595/2009 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli ***2031***.

Ändring 148

Förslag till förordning

Artikel 20 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Förordningen ska tillämpas från och med ***den 1 juli 2025*** för fordon och komponenter av kategorierna M_1 och N_1 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och ***från och med den 1 juli 2027*** för fordon och komponenter av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och släpfordon av kategorierna O_3 och O_4.	Förordningen ska tillämpas från och med ***24 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning*** för ***nya*** fordon och komponenter av kategorierna M_1 och N_1 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och ***36 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning för nya fordon och komponenter av kategorierna M_1 och N_1 samt separata tekniska enheter för dessa fordon.*** ***Förordningen ska tillämpas 48 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning för nya fordon och komponenter av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 och 60 månader efter ikraftträdandet av all relevant sekundärlagstiftning*** för ***nya*** fordon och komponenter av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 samt separata tekniska enheter för dessa fordon och släpfordon av kategorierna O_3 och O_4.

Ändring 149

Förslag till förordning

Artikel 20 – stycke 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
Förordningen ska tillämpas från och med den 1 juli 2030 för fordon av kategorierna M_1 och N_1 som konstrueras av tillverkare av små serier.	Förordningen ska tillämpas från och med den 1 juli 2030 för fordon av kategorierna M_1 och N_1 som konstrueras av tillverkare av små serier ***och från och med den 1 juli 2031 för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 som konstrueras av tillverkare av små serier***.

Ändring 150

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 1

Kommissionens förslag

Tabell 1: Gränsvärden för avgasutsläpp enligt Euro 7 för fordon av kategorierna M_1 och N_1 med förbränningsmotor

Utsläpp av föroreningar	Fordon av ***kategorierna*** M_1 ***och N_1***	***Endast för fordon av kategori*** N_1 ***med ett förhållande effekt/vikt*** [1] ***mindre än 35 kW/t***	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km för fordon av kategorierna M_1 och N_1	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km endast för fordon av kategori N_1 ***med ett förhållande effekt/vikt mindre än 35 kW/t***
	per km	per km	per tripp	per tripp
Kväveoxider i mg	60	75	600	750
Partikelmassa i mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} i antal	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
Kolmonoxid i mg	500	630	5 000	6 300
Totala kolväten i mg	100	130	1 000	1 300
Andra kolväten än metan i mg	68	90	680	900
Ammoniak i mg	20	20	200	200

[1] Uppmätt i enlighet med punkt 5.3.2 i FN-föreskrift nr 85 när det gäller fordon med endast förbränningsmotorer och fordon med endast eldrift eller, i alla andra fall, uppmätt i enlighet med ett av de provningsförfaranden som anges i punkt 6 i FN:s globala tekniska föreskrift nr 21.

Ändring

Tabell 1: Gränsvärden för avgasutsläpp enligt Euro 7 för fordon av kategorierna M_1 och N_1 med förbränningsmotor

	Fordon av kategori M_1	***N_1 (klass I)***	N_1 ***(klass II)***	***N_1 (klass III)***	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km för fordon av kategorierna M_1 och N_1	***Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km för fordon av kategori N_1 (klass I)***	Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km endast för fordon av kategori N_1 ***(klass II)***	***Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 10 km för fordon av kategori N_1 (klass III)***
Vikt i körklart skick (MRO) i kg	–	***För N_1-fordon med MRO ≤ 1280***	***För N_1-fordon med 1280 < MRO ≤ 1735***	***För N_1-fordon med 1735 < MRO***	–	***För N_1-fordon med MRO ≤ 1280***	***För N_1-fordon med 1280 < MRO ≤ 1735***	***För N_1-fordon med 1735<MRO***
Utsläpp av föroreningar	per km	***per km***	per km	***per km***	per tripp	per tripp	per tripp	per tripp
Kväveoxider i mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
Partikelmassa i mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} i antal	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
Kolmonoxid i mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
Totala kolväten i mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
Andra kolväten än metan i mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
Ammoniak i mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Ändring 151

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 2

Kommissionens förslag

Tabell 2: Gränsvärden för avgasutsläpp enligt Euro 7 för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 med förbränningsmotor och förbränningsmotorer som används i dessa fordon

Utsläpp av föroreningar	***Kalla utsläpp*** (1)	***Varma utsläpp*** (2)	***Utsläppsbudget för alla trippar som är kortare än 3*WHTC***	***Valfria gränsvärden för utsläpp vid tomgång*** (3)
	per kWh	*per kWh*	***per kWh***	***per timme***
Kväveoxider i mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
Partikelmassa i mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} i antal	***5x10^{11}***	***2x10^{11}***	***3x10^{11}***	
Kolmonoxid i mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
Andra organiska gaser än metan i mg	***200***	***50***	***75***	
Ammoniak i mg	***65***	***65***	***70***	
Metan i mg	500	***350***	***500***	
Dikväveoxid i mg	160	***100***	***140***	
Formaldehyd i mg	30	***30***		

(1) Med kalla utsläpp avses den 100:e percentilen av rörliga fönster på 1 WHTC för fordon eller $WHTC_{cold}$ för motorer.
(2) Med varma utsläpp avses den 90:e percentilen av rörliga fönster på 1 WHTC för fordon eller $WHTC_{hot}$ för motorer.
(3) Endast tillämpligt om det inte finns ett system som automatiskt stänger av motorn efter 300 sekunders kontinuerlig tomgångsdrift (när fordonet stannat och bromsarna ansatts).

Ändring

Tabell 2: Gränsvärden för avgasutsläpp enligt Euro 7 för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 med förbränningsmotor och förbränningsmotorer som används i dessa fordon

Utsläpp av föroreningar	***WHSC (CI) och WHTC (CI och PI)***	**Utsläpp vid verklig körning (RDE)**
	per kWh	*per kWh*
Kväveoxider i mg	***200***	***260***
Partikelmassa i mg	***8***	***10***
PN_{10} i antal	***6x10^{11}***	***7,8x10^{11}***
Kolmonoxid i mg	***1500***	***1950***
Andra organiska gaser än metan i mg	***75***	***98***
Ammoniak i mg	***60***	***78***
Metan i mg	500	***650***
Dikväveoxid i mg	160	***208***
Formaldehyd i mg	30	***39***

Ändring 152

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 4 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändring*
Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt euro 7 i standardkörcykeln som gäller till och med den 31 december 2034	Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt euro 7 i standardkörcykeln ***för fordon med förbränningsmotor*** som gäller till och med den 31 december 2034

Ändring 153

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 4a (ny)

Kommissionens förslag
Ändring

Tabell 4a: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln för fordon med endast eldrift, bränslecellsfordon och hybridelfordon som gäller till och med den 31 december 2029

Utsläppsgränsvärden i mg/km per fordon	*Fordon av kategorierna M_1 och N_1*	*Fordon av kategorierna M_2 och M_3*	*Fordon av kategorierna N_2 och N_3*
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})	***3***		
Bromspartikelutsläpp (PN)			

Ändring 154

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 4b (ny)

Kommissionens förslag
Ändring

Tabell 4b: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln för fordon med endast eldrift, bränslecellsfordon och hybridelfordon som gäller från och med den 1 januari 2030

Utsläppsgränsvärden i mg/km per fordon	*Fordon av kategorierna M_1 och N_1*	*Fordon av kategorierna M_2 och M_3*	*Fordon av kategorierna N_2 och N_3*
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})			
Bromspartikelutsläpp (PN)			

Ändring 155

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 5

Kommissionens förslag

Tabell 5: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt euro 7 som gäller från och med den 1 januari 2035

Utsläppsgränsvärden i mg/km per fordon	Fordon av kategorierna M_1 och N_1	Fordon av kategorierna M_2 och M_3	Fordon av kategorierna N_2 och N_3
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})	**3**		
Bromspartikelutsläpp (PN)			

Ändring

Tabell 5: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt euro 7 ***i standardkörcykeln för alla fordon*** som gäller från och med den 1 januari 2035

Utsläppsgränsvärden i mg/km per fordon	Fordon av kategorierna M_1 och N_1	Fordon av kategorierna M_2 och M_3	Fordon av kategorierna N_2 och N_3
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})			
Bromspartikelutsläpp (PN)			

Ändring 156

Förslag till förordning

Bilaga I – tabell 6

Kommissionens förslag

Tabell 6: Gränsvärden för däckens nötningsgrad enligt Euro 7

Förlorad däckvikt i g/1 000 km	***C1-däck***	***C2-däck***	***C3-däck***
Normala däck			
Vinterdäck			
Däck för särskilt bruk			

Ändring

Tabell 6: ***Provningsmetod och*** gränsvärden för däckens nötningsgrad enligt Euro 7 ***och tidsplan för genomförandet***

FN-föreskrift nummer	***Föremål***	***Ändringsserie som offentliggjorts i EUT***	***EUT-hänvisning***	***Tillämpningsområde som omfattas av nuvarande och framtida FN WP29-föreskrifter***
[1xx]	***Däck med avseende på slitage***	***Ändringsserie 00***	*EUT L xxx, xx.x.20XX, s. x.*	***C1, C2*** (*)***, C3*** (*)

(*) I framtiden kommer Förenta nationerna (FN) att utvidga utvecklingen av en lämplig provningsmetod och gränsvärden för att bedöma prestandan för slitage avseende däckklasserna C2 och C3.

Ändring 157

Förslag till förordning

Bilaga II – tabell 1

Kommissionens förslag

Tabell 1: Minsta prestandakrav för batteriets hållbarhet enligt Euro 7 för fordon av kategori M_1

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

Minsta prestandakrav baserade på räckvidd	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till ***8*** år eller ***160 000*** km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridelfordon			
Fordon med endast eldrift			

Ändring

Tabell 1: Minsta prestandakrav för batteriets hållbarhet enligt Euro 7 för fordon av kategori M_1

Minsta prestandakrav baserade på batterienergi	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till ***10*** år eller ***200 000*** km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridelfordon	***85 %***	***75 %***	
Fordon med endast eldrift	***85 %***	***75 %***	

Minsta prestandakrav baserade på räckvidd	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till ***10*** år eller ***200 000*** km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridelfordon			
Fordon med endast eldrift			

Ändring 158

Förslag till förordning

Bilaga II – tabell 2

Kommissionens förslag

Tabell 2: Minsta prestandakrav för batteriets hållbarhet enligt Euro 7 för fordon av kategori N_1

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

Minsta prestandakrav baserade på räckvidd	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridelfordon			
Fordon med endast eldrift			

Ändring

Tabell 2: Minsta prestandakrav för batteriets hållbarhet enligt Euro 7 för fordon av kategori N_1

Minsta prestandakrav baserade på batterienergi	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till ***10*** år eller ***200 000*** km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridelfordon	***80 %***	***70 %***	
Fordon med endast eldrift	***80 %***	***70 %***	

Minsta prestandakrav baserade på räckvidd	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till ***10*** år eller ***200 000*** km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd*
Externt laddbart hybridelfordon			
Fordon med endast eldrift			

Ändring 159

Förslag till förordning

Bilaga III – tabell 1

Kommissionens förslag

Tabell 1: Villkor för provning av huruvida fordon av kategorierna M_1 och N_1 uppfyller gränsvärdena för avgasutsläpp med alla bränslen och smörjmedel på marknaden enligt de specifikationer som utfärdats av fordonstillverkaren

Parameter	Normala körförhållanden	Utökade körförhållanden (*)
Delare för utökad körning	–	1,6 (gäller för uppmätta utsläpp endast under den tid då ett av villkoren i denna kolumn gäller)
Omgivningstemperatur	0 °C till 35 °C	***–10 °C*** till 0 °C eller 35 °C till ***45 °C***
Högsta höjd	700 m	Över 700 m och under ***1 800*** m
Högsta hastighet	Upp till 145 km/h	Mellan 145 och 160 km/h
Bogsering/aerodynamiska ändringar	Ej tillåtet	Tillåtet enligt tillverkarens specifikationer och upp till den reglerade hastigheten
Hjälputrustning	Möjligt vid normal användning	–
Högsta genomsnittliga hjuleffekt under de första 2 km efter kallstart	Lägre än 20 % av maximal hjuleffekt	***Högre än*** 20 % av maximal hjuleffekt
Trippens sammansättning	Vilken som helst	–
Minsta körsträcka	10 000 km	Mellan 3 000 och 10 000 km

(*) Samma utsläppsstrategi ska användas när fordonet körs utanför dessa villkor, om det inte finns ett tekniskt skäl som godkänts av typgodkännandemyndigheten.

Ändring

Tabell 1: Villkor för provning av huruvida fordon av kategorierna M_1 och N_1 uppfyller gränsvärdena för avgasutsläpp med alla bränslen och smörjmedel på marknaden enligt de specifikationer som utfärdats av fordonstillverkaren

Parameter	**Normala körförhållanden**	Utökade körförhållanden ([1])
Delare för utökad körning	–	1,6 (gäller för uppmätta utsläpp endast under den tid då ett av villkoren i denna kolumn gäller***; data som erhållits när mer än ett av villkoren i denna kolumn gäller ska uteslutas från provningen***)
Omgivningstemperatur	0 °C till 35 °C	***–7 °C*** till 0 °C eller 35 °C till ***38 °C***
Högsta höjd	700 m	Över 700 m och under ***1 300*** m
Högsta hastighet	Upp till 145 km/h	Mellan 145 och 160 km/h
Bogsering/aerodynamiska ändringar	Ej tillåtet	Tillåtet enligt tillverkarens specifikationer och upp till den reglerade hastigheten
Hjälputrustning	Möjligt vid normal användning	–
Högsta genomsnittliga hjuleffekt under de första 2 km efter kallstart	Lägre än 20 % av maximal hjuleffekt	***Mellan*** 20 % ***och 30 %*** av maximal hjuleffekt
Trippens sammansättning	Vilken som helst***, vid normal användning*** ([2]) ***och utom partisk körning***	***Vilken som helst, vid normal användning*** [2] ***och utom partisk körning***
Minsta körsträcka	10 000 km	Mellan 3 000 och 10 000 km

([1]) Endast en kombination av två utökade temperatur- och höjdförhållanden ska tillåtas.
([2]) Vid normal användning avser trippdynamiken i bilaga 9 till FN-föreskrift nr 168.

Ändring 160

Förslag till förordning

Bilaga III – tabell 2

Kommissionens förslag

Tabell 2: Villkor för provning av huruvida fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 uppfyller gränsvärdena för avgasutsläpp med alla bränslen och smörjmedel på marknaden enligt de specifikationer som utfärdats av fordonstillverkaren

Parameter	***Normala körförhållanden***	***Utökade körförhållanden****
Delare för utökad körning	–	***2 (gäller för uppmätta utsläpp endast under den tid då ett av villkoren i denna kolumn gäller)***
Omgivningstemperatur	***-7 °C till 35 °C***	***–10 °C till -7 °C eller 35 °C till 45 °C***
Högsta höjd	***1 600 m***	***Från 1 600 till 1 800 m***
Bogsering/aerodynamiska ändringar	***Ej tillåtet***	***Tillåtet enligt tillverkarens specifikationer och upp till den reglerade hastigheten***
Fordonets nyttolast	***Högre än eller lika med 10 %***	***Mindre än 10 %***
Hjälputrustning	***Möjligt vid normal användning***	–
Förbränningsmotorns last vid kallstart	***Vilken som helst***	–
Trippens sammansättning	***Som vid normal användning***	–
Minsta körsträcka	***5 000 km för < 16 ton TPMLM 10 000 km för > 16 ton TPMLM***	***Mellan 3 000 km och 5 000 km för < 16 ton TPMLM Mellan 3 000 km och 10 000 km för > 16 ton TPMLM***

Ändring

Tabell 2: Villkor för provning av huruvida fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 uppfyller gränsvärdena för avgasutsläpp med alla bränslen och smörjmedel på marknaden enligt de specifikationer som utfärdats av fordonstillverkaren

Mätning av avgasutsläpp i laboratorium	***Mätning av utsläpp vid verklig körning (RDE)***
För alla provningar av avgasutsläpp som genomförs med WHTC/WHSC-provningscykeln för motorprovningsbänk ska bestämmelserna i FN-föreskrift nr 49 ([1])***, bilaga 4 gälla.***	***Bestämmelserna i FN-föreskrift nr 49*** ([2])***, bilaga 8 ska gälla,*** förutom vad gäller följande: — ***Effektgränsen i tabell 1 i bilaga III är 0 %. För fönster där effekten är under 6 % används 6 % för beräkningar.*** — ***Faktorn för överensstämmelse i tabell 2 i punkt 6.3, när värdet = 1,0 används för alla föroreningar. De tillämpliga gränsvärdena är de verkliga RDE-gränsvärdena i tabell 2 i bilaga I.***

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

Ändring 161

Förslag till förordning

Bilaga III – tabell 5

Kommissionens förslag

Tabell 5: Villkor för provning av överensstämmelse med gränsvärdena för däckslitage

	Fordon av kategorierna M_1 och N_1	Fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3
Provning av däckets slitagegränser	Baserad på de testmetoder som utvecklats inom FN för provning av däckslitage vid verklig körning	Baserad på de testmetoder som utvecklats inom FN för provning av däckslitage vid verklig körning

Ändring

Tabell 5: Villkor för provning av överensstämmelse med gränsvärdena för däckslitage

	Fordon av kategorierna M_1 och N_1	Fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3
Provning av däckets slitagegränser	Baserad på de testmetoder som utvecklats inom FN för provning av däckslitage vid verklig körning ***i enlighet med artikel 7a (ny)***	Baserad på de testmetoder som utvecklats inom FN för provning av däckslitage vid verklig körning ***i enlighet med artikel 7a (ny)***

Ändring 162

Förslag till förordning

Bilaga IV – tabell 1

Kommissionens förslag

Tabell 1: Livslängd för fordon, motorer och utsläppsbegränsande system

Livslängd för fordon, motorer och ersättande utsläppsbegränsande anordningar	M_1, N_1 och M_2	N_2, ***N_3 < 16 ton***, ***M_3 < 7,5 ton***:	N_3 > 16 ton, M_3 > 7,5 ton
Huvudsaklig livslängd	Upp till ***160 000*** km eller ***8*** år, beroende på vilket som inträffar först	***300 000*** km eller ***8*** år, beroende på vilket som inträffar först	***700 000*** km eller 15 år, beroende på vilket som inträffar först
Ytterligare livslängd	Efter huvudsaklig livslängd och upp till ***200 000*** km eller ***10*** år, beroende på vilket som inträffar först	Efter huvudsaklig livslängd och upp till ***375 000*** km	Efter huvudsaklig livslängd och upp till ***875 000*** km

Ändring

Tabell 1: Livslängd för fordon, motorer och utsläppsbegränsande system

Livslängd för fordon, motorer och ersättande utsläppsbegränsande anordningar	M_1, N_1 och M_2	N_2, ***N_3 ≤ 16 ton***, ***M_3 ≤ 7,5 ton***:	N_3 > 16 ton, M_3 > 7,5 ton
Huvudsaklig livslängd	Upp till ***200 000*** km eller ***10*** år, beroende på vilket som inträffar först	***340 000*** km eller ***10*** år, beroende på vilket som inträffar först	***750 000*** km eller 15 år, beroende på vilket som inträffar först
Ytterligare livslängd	Efter huvudsaklig livslängd och upp till ***240 000*** km eller ***12*** år, beroende på vilket som inträffar först	Efter huvudsaklig livslängd och upp till ***400 000*** km ***eller 12 år, beroende på vilket som inträffar först***	Efter huvudsaklig livslängd och upp till ***900 000*** km ***eller 17 år, beroende på vilket som inträffar först***

Ändring 163

Förslag till förordning

Bilaga V – tabell 3

Kommissionens förslag

Tabell 3: Tillämpning av provningar, försäkringar och andra krav för typgodkännande och utökningar av fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för tillverkare

Provningskrav	Provningar och krav ***vid ursprungligt*** typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Gasformiga föroreningar, ***partikelmassa och*** partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3) ***och provning med låg belastning (i tillämpliga fall)***	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga ***fordonstyper***	***Produktionsöverensstämmelse endast på motornivå***	Obligatorisk provning på ett fordon med alla bränslen och på alla fordonskategorier och alla nyttolaster för alla motortyper vartannat år
Fastställande av ett fordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd/räckvidd vid eldrift	***Vecto-licens***	***För komponenter***	***Krävs ej***
Släpfordons energieffektivitet	Vecto-licens	För komponenter	Krävs ej
Provningsförfarande	Krävs ej	Krävs	Krävs ej
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en rörledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	Valfritt[6]
Utsläppens beständighet	Försäkran	Krävs ej	Krävs ej
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs ej
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt[6]
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Demonstration och försäkran	Krävs ej	Krävs
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej
Dynamisk reglering (i tillämpliga fall)	***Försäkran***	***Krävs ej***	***Krävs ej***
Geofencing-teknik (i tillämpliga fall)	***Försäkran och demonstration***	***Krävs ej***	***Krävs ej***

Ändring

Tabell 3: Tillämpning av ***provningskrav***, försäkringar och andra krav för typgodkännande och utökningar av fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för tillverkare

Provningskrav	Provningar och krav ***för*** typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Utsläpp av gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal och koldioxid, bränsleförbrukning under transient cykel (WHTC kall och varm)	***Krävs på den överordnade motorn i utsläppsfamiljen och försäkran för alla familjemedlemmar*** (*) (**)	***Krävs för en motor som inte tillhör familjen*** (**)	
Gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga ***fordonskategorier*** (**)	***Krävs ej***	Obligatorisk provning på ett fordon med alla bränslen och på alla fordonskategorier och alla nyttolaster för alla motortyper vartannat år (**)
Släpfordons energieffektivitet	Vecto-licens	För komponenter	Krävs ej
Provningsförfarande	Krävs ej	Krävs	Krävs ej
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en rörledning till avgasröret har installerats (**)	Krävs ej	Valfritt[28]
Utsläppens beständighet	Försäkran (**)	Krävs ej	Krävs ej
Korrekt drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system	***Försäkran*** (**)	***Krävs ej*** (**)	***Valfritt*** (**)
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs ej
Bestämning av effekt	***Krävs*** (**)	***Krävs ej***	***Krävs ej***
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt[28]
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Demonstration och försäkran	Krävs ej	Krävs
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej

(*) Stöds av data från motortestning av alla effektklassningar.
(**) När det gäller ett fordon med ett godkänt motorsystem med avseende på utsläpp har motortillverkaren ansvaret för att utföra denna provning.

Ändring 164

Förslag till förordning

Bilaga V – tabell 4

Kommissionens förslag

Tabell 4: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för medlemsstater och erkända tredje parter/kommissionen

Provningskrav	Provningar och krav ***vid ursprungligt*** typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	***Typgodkännandemyndighet för utfärdande av*** typgodkännande	Typgodkännandemyndighet	Typgodkännandemyndighet	Tredje parter och kommissionen	Marknadskontrollmyndigheter	Tredje parter och kommissionen
Gasformiga föroreningar, ***partikelmassa och partikelantal*** vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3) ***och provning med låg belastning (i tillämpliga fall)***	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga ***fordonstyper***	(se motorkrav)	Krävs årligen för ett tillräckligt antal fordonstyper på alla bränslen och för alla fordonskategorier som omfattas av typgodkännandet avseende utsläpp	Valfritt	Krävs/valfritt	Valfritt
Fastställande av ett fordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd/räckvidd vid eldrift	Utfärdande av Vectolicens	För komponenter	Krävs ej	Krävs ej	Valfritt	Valfritt
Släpfordons energieffektivitet	Utfärdande av Vectolicens	För komponenter	Krävs ej	Krävs ej	Valfritt	Valfritt
Provningsförfarande	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en rörledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Utsläppens beständighet	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt

Kommissionens förslag

Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	***Krävs ej***	Krävs ej	Krävs	Valfritt
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt
Dynamisk reglering (i tillämpliga fall)	***Försäkran***	***Krävs ej***	***Krävs ej***	***Krävs ej***	***Valfritt***	***Valfritt***
Geofencing-teknik (i tillämpliga fall)	***Försäkran och demonstration***	***Krävs ej***	***Krävs ej***	***Krävs ej***	***Krävs***	***Valfritt***

Ändring

Tabell 4: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för medlemsstater och erkända tredje parter/kommissionen

Provningskrav	Provningar och krav ***för*** typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	***Myndighet som beviljar*** typgodkännande	***Myndighet som beviljar typgodkännande***	***Myndighet som beviljar typgodkännande***	Tredje parter och kommissionen	Marknadskontrollmyndigheter	Tredje parter och kommissionen
Gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga ***fordonskategorier*** **	(se motorkrav)	Krävs årligen för ett tillräckligt antal fordonstyper på alla bränslen och för alla fordonskategorier som omfattas av typgodkännandet avseende utsläpp **	Valfritt	Krävs/valfritt	Valfritt
Fastställande av ett fordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd/ räckvidd vid eldrift	Utfärdande av Vectolicens	För komponenter	Krävs ej	Krävs ej	Valfritt	Valfritt
Släpfordons energieffektivitet	Utfärdande av Vectolicens	För komponenter	Krävs ej	Krävs ej	Valfritt	Valfritt

Provningsförfarande	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en rörledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Utsläppens beständighet	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Korrekt drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system	***Krävs ej***	***Krävs ej***	***Krävs***	***Valfritt***	***Krävs***	***Korrekt drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system***
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Bestämning av effekt	***Krävs*** **	***Krävs ej***	***Valfritt***	***Valfritt***	***Valfritt***	***Valfritt***
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	***Krävs***	Krävs ej	Krävs	Valfritt
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt

***** När det gäller ett fordon med ett godkänt motorsystem med avseende på utsläpp har motortillverkaren ansvaret för att utföra denna provning.***

Ändring 165

Förslag till förordning

Bilaga V – tabell 5

Kommissionens förslag

Tabell 5: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av motorer avsedda för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för tillverkare

Provningskrav för varje bränsle	Provningar och krav ***vid ursprungligt*** typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Utsläpp av gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal och koldioxid, bränsleförbrukning under transient cykel (WHTC kall och varm)	Krävs på den överordnade motorn i utsläppsfamiljen och försäkran för alla familjemedlemmar (**)	Krävs för en motor som inte tillhör familjen	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4
Motorprovningar för kontroll av de uppgifter som krävs för fastställande av koldioxidutsläpp	Krävs	Krävs	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Försäkran	Krävs ej	
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en rörledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	
Utsläppens beständighet	Försäkran	Krävs ej	
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Krävs ej	
Motoreffekt	***Krävs***		

(*) Typgodkännandemyndigheten kan begära att en provning utförs i samband med det ursprungliga typgodkännandet.
(**) Stöds av data från motortestning av alla effektklassningar.

Ändring

Tabell 5: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av motorer avsedda för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för tillverkare

Provningskrav för varje bränsle	Provningar och krav ***för*** typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Utsläpp av gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal och koldioxid, bränsleförbrukning under transient cykel (WHTC kall och varm)	Krävs på den överordnade motorn i utsläppsfamiljen och försäkran för alla familjemedlemmar **	Krävs för en motor som inte tillhör familjen	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4
Gasformiga föroreningar, partikelmassa och partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	***Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonskategorier***	***Krävs ej***	
Motorprovningar för kontroll av de uppgifter som krävs för fastställande av koldioxidutsläpp	Krävs	Krävs	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Försäkran	Krävs ej	
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en rörledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	
Utsläppens beständighet	Försäkran	Krävs ej	
Bestämning av effekt	***Krävs***	***Krävs ej***	
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Krävs ej	

***** Stöds av data från motortestning av alla effektklassningar.***