2024/1257
8.5.2024

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2024/1257

af 24. april 2024

om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 ([3]) om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 fastsætter som et af Unionens seks tematiske mål for perioden frem til den 31. december 2030 tilstræbelse af nulforurening, herunder med hensyn til skadelige kemikalier, med henblik på at opnå et giftfrit miljø, herunder for luft, vand og jord samt med hensyn til lys- og støjforurening, og beskyttelse af menneskers, dyrs og økosystemers sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og negative påvirkninger.

(2) Den europæiske grønne pagt, der blev vedtaget i en meddelelse fra Kommissionen den 11. december 2019, er Unionens strategi for iværksættelse af en omstilling, som sigter mod senest i 2050 at opnå en klimaneutral, ren og cirkulær økonomi, optimere ressourceforvaltningen og minimere forureningen, samtidig med at behovet for virkelig forandringsskabende politikker anerkendes. Unionen er også fuldt ud engageret i De Forenede Nationers (FN's) 2030-dagsorden for bæredygtig udvikling og dens verdensmål for bæredygtig udvikling. Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, som Kommissionen vedtog i december 2020, og EU-handlingsplanen »for nulforurening af vand, luft og jord«, som Kommissionen vedtog i maj 2021, omhandler specifikt transportforureningsaspekterne i den europæiske grønne pagt. Andre foranstaltninger, der er særlig relevante for dette initiativ, omfatter f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en omarbejdning af direktiv 2008/50/EF ([4]), den nye industristrategi for Europa, som Kommissionen fremlagde i marts 2020, revisionen ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)

([1]) EUT C 228 af 29.6.2023, s. 103.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 13.3.2024 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 12.4.2024.
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 af 6. april 2022 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 (EUT L 114 af 12.4.2022, s. 22).
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

2023/851 ([5]) af præstationsnormerne for personbilers og varevognes CO_2-emissioner i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ([6]) og forslaget om revision af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 ([7]).

(3) Det indre marked er et område, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Med henblik herpå indførte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ([8]) et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

(4) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission (»emissionstypegodkendelse«) bør fortsat harmoniseres for at sikre et velfungerende indre marked samt et højt niveau for miljø- og sundhedsbeskyttelse i alle medlemsstater.

(5) En vellykket overgang til nulemissionsmobilitet kræver en integreret tilgang og det rette gunstige miljø til at stimulere innovation og fastholde Unionens teknologiske førerposition i vejtransportsektoren. Et sådant miljø omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovation, øget udbud af nul- og lavemissionskøretøjer, udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur, integration i energisystemerne samt bæredygtig materialeforsyning og bæredygtig produktion, genanvendelse og genbrug af batterier i Unionen. Etableringen af et sådant miljø kræver en sammenhængende indsats på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan.

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

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

(8) Denne forordning er en særskilt retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i bilag II til forordning (EU) 2018/858. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om sanktioner, og dens robuste mekanisme til håndhævelse af overensstemmelsen finder fuldt ud anvendelse.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/851 af 19. april 2023 om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (EUT L 110 af 25.4.2023, s. 5).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

(9) Underbyggede klager indgivet af fysiske eller juridiske personer kan udgøre en vigtig informationskilde for både markedsovervågningsmyndigheder og godkendende myndigheder. I den forbindelse kan indførelsen af enkle og forholdsmæssige processer, der gør det muligt for fysiske og juridiske personer at indgive underbyggede klager til de respektive myndigheder, hvis de har grund til at tro, at denne forordning ikke overholdes, bidrage til anvendelsen og håndhævelsen af denne forordning. De nationale myndigheder bør betragte disse klager som en risikofaktor i forbindelse med afgørelser om markedsovervågning eller aktiviteter i forbindelse med overensstemmelse efter ibrugtagning.

(10) Nærværende forordning bør fastsætte fælles administrative bestemmelser og krav vedrørende emissioner fra køretøjer og batteriers holdbarhed, mens de tekniske elementer bør fastlægges ved gennemførelsesretsakter vedtaget i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren.

(11) De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission er i øjeblikket fastsat i to forordninger, der finder anvendelse på emissionstypegodkendelser for henholdsvis lette og tunge køretøjer, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ([9]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 ([10]).

(12) At samle kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 i en enkelt forordning vil sikre intern sammenhæng i systemet for emissionstypegodkendelser for både lette og tunge køretøjer, samtidig med at der gives mulighed for forskellige emissionsgrænser og prøvningsprocedurer for sådanne køretøjer.

(13) Desuden blev de nuværende emissionsgrænser for tunge køretøjer vedtaget i 2009 på grundlag af den på daværende tidspunkt tilgængelige teknologi. Siden da har teknologien udviklet sig, og det emissionsniveau, der kan opnås med en kombination af nuværende teknologier, er meget lavere end det, der kunne opnås for mere end 15 år siden. Denne teknologiske udvikling bør afspejles i emissionsgrænser baseret på den nyeste eksisterende teknologi og viden om forureningsbekæmpelse og for alle relevante forurenende stoffer.

(14) I Unionen er partikelantallet (PN) i udstødningsemissioner af faste partikler, der er større end 23 nanometer (PN_{23}), blevet kontrolleret siden 2011 for lette køretøjer og siden 2013 for tunge køretøjer. I betragtning af at eksisterende teknologier og FN's globale tekniske forskrift nr. 15 gør det muligt at måle partikelantal emissioner ned til 10 nanometer (PN_{10}), er det hensigtsmæssigt at anvende partikelgrænser på PN_{10} for alle køretøjer, der er omfattet af denne forordning. Fastsættelse for første gang af specifikke grænser for PN_{10}-emissioner vil skabe incitament til en global harmonisering af øget kontrol med og måling af PN, og Unionen bør tilskynde FN's Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (FN's WP.29) til at tilpasse de relevante FN-køretøjsforskrifter i overensstemmelse hermed.

(15) Der kan opnås forenkling ved at fjerne prøvninger, der ikke er nødvendige, ved at henvise til standarder i henhold til eksisterende FN-regulativer, hvor det er relevant, og ved at sikre et sammenhængende sæt af procedurer og prøvninger for de forskellige faser af emissionstypegodkendelsen.

(16) For at sikre, at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer begrænses under faktiske forhold, er det nødvendigt at prøve køretøjer ved faktisk kørsel, som er statistisk relevante, med et minimalt antal af restriktioner, grænser og andre kørselskrav. En sådan prøvning på vej bør baseres på normal kørsel og udelukke tendentiøs kørsel.

(17) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 skal køretøjer overholde emissionsgrænserne i en bestemt periode, som ikke svarer til køretøjernes gennemsnitlige levetid. Der bør derfor fastsættes holdbarhedskrav, der afspejler den gennemsnitlige forventede levetid for køretøjer i Unionen.

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

([10]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

(18) Medlemsstaterne opfordres til at udvikle og gennemføre strategier for at tilskynde til fornyelse af bilparken med henblik på at lette en gradvis omstilling af bilparken til køretøjer med begrænsede emissioner, hvilket vil bidrage til et renere og mere bæredygtigt transportøkosystem.

(19) Der findes teknologier, der nu er til rådighed og anvendes bredt i hele verden, og som begrænser fordampningsemissioner af flygtige organiske forbindelser under anvendelse og parkering af et benzindrevet køretøj. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte emissionsgrænserne for sådanne flygtige organiske forbindelser på et lavere niveau.

(20) Ikkeudstødningsemissioner består af partikler, der udledes fra køretøjers dæk og bremser. Emissioner fra dæk skønnes at være den største kilde til mikroplast, der udledes i miljøet. Som det fremgår af den analyse, der ledsager forslaget til denne forordning, forventes det, at ikkeudstødningsemissioner senest i 2050 vil udgøre op til 90 % af alle partikler, der udledes fra vejtransport, fordi udstødningspartikler vil falde som følge af elektrificering af køretøjer. Disse ikkeudstødningsemissioner bør derfor måles og begrænses. Kommissionen bør opmuntre arbejdet i FN's WP.29, så det kan nå sine mål rettidigt, hvilket ville afspejle et højt ambitionsniveau baseret på et solidt videnskabeligt og teknisk grundlag, og for at fastsætte grænser for slid på grundlag af de nyeste metoder. Hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser om grænser for dækslid senest den 1. juli 2026 for dæk i klasse C_1, den 1. april 2028 for dæk i klasse C_2 eller den 1. april 2030 for dæk i klasse C_3, bør Kommissionen vedtage en delegeret retsakt med henblik på at nå Unionens mål om at reducere mikroplast, der udledes i miljøet, med 30 % senest i 2030 og på grundlag af de nyeste tal for grænser for slid. De specifikke karakteristika for køretøjer med traktionsbatterier, herunder pluginhybrider og batteridrevne elkøretøjer, bør evalueres under udarbejdelsen af denne delegerede retsakt.

(21) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 ([11]) regulerer gearskiftindikatorer (GSI), hvis hovedformål er at minimere et køretøjs brændstofforbrug, når føreren følger angivelserne. Kravene vedrørende emissioner af forurenende stoffer ved faktiske forhold, herunder når de følger GSI, bør imidlertid behandles i denne forordning.

(22) Køretøjer med traktionsbatterier, herunder pluginhybrider og batteridrevne elkøretøjer, bidrager til dekarboniseringen af vejtransportsektoren. For at opnå og øge forbrugernes tillid til sådanne køretøjer bør de være effektive og holdbare. Det er derfor vigtigt at kræve, at traktionsbatterier bevarer en god del af deres oprindelige kapacitet efter mange års brug. Et sådant krav er særlig vigtigt for købere af brugte elektriske køretøjer, fordi det vil sikre, at køretøjet fortsat vil fungere som forventet. Det bør derfor kræves, at traktionsbatteriers sundhedstilstand overvåges for alle køretøjer, der anvender traktionsbatterier. Desuden bør der indføres mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed i personbiler og lette erhvervskøretøjer under hensyntagen til FN's globale tekniske forskrift nr. 22.

(23) Egenmålingssystemer (OBM) og anordning til ombordovervågning af brændstof- og elektrisk energiforbrug (OBFCM) anvender data genereret af køretøjet til at overvåge overensstemmelse med denne forordning. Hvor det er relevant, bør sådanne data være omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 ([12]).

(24) Ulovlige indgreb i køretøjer for at fjerne eller deaktivere dele af de forureningsbegrænsende systemer er et velkendt problem. En sådan praksis fører til ukontrollerede emissioner og bør derfor forhindres, og der bør anvendes sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning. Ulovlige indgreb i kilometertælleren fører til falsk kilometerstand og hindrer korrekt kontrol af et køretøj i brug. Det er derfor yderst

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

([12]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 af 13. december 2023 om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data og om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv (EU) 2020/1828 (dataforordningen) (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

vigtigt at garantere den størst mulige sikkerhedsbeskyttelse af disse systemer, tilføje sikkerhedscertifikater og have passende beskyttelse mod ulovlige indgreb for at sikre, at hverken de forureningsbegrænsende systemer eller køretøjets kilometertæller kan manipuleres.

(25) For at undgå, at foranstaltninger mod ulovlige indgreb hæmmer konkurrencen uforholdsmæssigt, bør denne forordning bevare muligheden for, at uafhængige operatører kan udvikle, distribuere, montere og aktivere reservedele på eftermarkedet. Fabrikanterne bør derfor ikke nægte uafhængige aktører adgang til strengt nødvendige oplysninger, værktøjer og processer til udvikling og montering af sådanne reservedele. Godkendelse og autorisation af uafhængige aktører med henblik på adgang til køretøjets sikkerhedsfunktioner bør meddeles i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/858.

(26) Opfyldelsen af Unionens målsætninger for luftkvalitet kræver en kontinuerlig indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Anvendelsen af manipulationsanordninger samt manipulationsstrategier bør være forbudt i henhold til denne forordning. Dette forbud er afgørende for at sikre disse målsætninger. Ved vurderingen af situationer, der kan omfatte anvendelse af manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier, bør der foretages en bred vurdering og fortolkning af disse situationer i overensstemmelse med Den Europæiske Unions Domstols retspraksis vedrørende manipulationsanordninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 715/2007. Alle anordninger eller strategier, der reducerer effektiviteten af udstødnings- og ikkeudstødningsemissionsgrænser og krav til prøvningsbetingelser i henhold til denne forordning, og som bevirker, at et køretøj, der ikke opfylder kravene, fremstår som om det opfylder kravene, eller som forfalsker prøvningsresultater, bør tages i betragtning ved afgørelsen af, om der findes manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier. Udformning, fremstilling og samling af køretøjer med sådanne manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier bør være underlagt sanktioner.

(27) Følere, der er monteret på køretøjer, anvendes allerede til at opdage uregelmæssigheder i forbindelse med emissioner og reparationer, der bliver iværksat på baggrund af egendiagnosesystemet (OBD-systemet). Det OBD-system, der anvendes i øjeblikket, detekterer imidlertid ikke fejlene præcist eller rettidigt, og det gør heller ikke tilstrækkeligt eller rettidigt opmærksom på nødvendige reparationer. Derfor er det muligt, at køretøjer har meget højere emissioner af forurenende stoffer end tilladt. De følere, der hidtil har været anvendt til OBD, kan også anvendes til løbende at overvåge og kontrollere køretøjernes udstødningsemissionspræstation ved hjælp af et OBM-system. OBM-systemet advarer også brugeren om, at der skal foretages reparationer af motoren eller de forureningsbegrænsende systemer, når det er nødvendigt med sådanne reparationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at et sådant system monteres, og at dets tekniske krav reguleres. De foranstaltninger, der følger af disse systemer, bør ikke føre til, at trafiksikkerheden bringes i fare.

(28) Fabrikanterne kan vælge at fremstille køretøjer, som har adgang til avancerede muligheder som f.eks. geohegn. En anden mulighed for fabrikanterne er at fremstille »Euro 7ext«-køretøjer, som er køretøjer i klasse N_2, mellem 3,5 og 5 tons totalmasse, der stammer fra en køretøjstype i klasse N_1, for hvilken der kan meddeles en N_2-emissionstypegodkendelse på fabrikantens anmodning, hvis køretøjet opfylder kravene for en køretøjstype i klasse N_1. Forbrugerne og de nationale myndigheder bør kunne identificere sådanne køretøjer ved hjælp af passende dokumentation.

(29) Miljødata om køretøjstyper bør stilles til rådighed for køretøjsbrugerne. Der bør derfor stilles et miljøkøretøjspas (EVP) til rådighed for hvert køretøj. Køretøjsbrugere bør også have adgang til ajourførte oplysninger om brændstofforbrug, traktionsbatteriers sundhedstilstand, emissioner af forurenende stoffer og andre relevante oplysninger, der genereres af systemer og overvågningsenheder i køretøjet.

(30) Hvis Kommissionen fremsætter et forslag om registrering efter 2035 af nye lette køretøjer, der udelukkende kører på CO_2-neutrale brændstoffer, der ikke er omfattet af CO_2-standarderne for bilparken, og i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet, vil denne forordning skulle ændres, så den omfatter muligheden for at typegodkende sådanne køretøjer.

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

(32) Forordning (EU) 2019/631 og (EU) 2019/1242 regulerer bilparkens gennemsnitlige CO_2-emissionspræstation for nye motorkøretøjer i Unionen. Procedurerne og metoderne til nøjagtig bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde og effekt for de enkelte køretøjer bør indføres i forbindelse med emissionstypegodkendelse, herunder opdatering og udvikling af værktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug (VECTO) for blandt andre aspekter at tage bedre hensyn til tungere sammenkoblede køretøjers energieffektivitet.

(33) Selv om udtrykket »sundhedstilstand« (SOH) almindeligvis anvendes til at henvise til et traktionsbatteris sundhed på et givet tidspunkt i dets levetid, er dette udtryk ikke almindeligt defineret og bestemmes ved hjælp af en række forskellige metoder såsom »status for certificeret energi« og »status for certificeret rækkevidde«. Begge parametre repræsenterer en procentdel af den certificerede batterienergi eller elektriske rækkevidde, der er tilbage på et givet tidspunkt.

(34) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelse af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår følgende:

— fabrikanternes forpligtelser som led i typegodkendelse og procedurer, prøvninger og metoder, der skal anvendes i forbindelse med overensstemmelseserklæring, kontrol af produktionens overensstemmelse, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning, markedsovervågning og miljøkøretøjspas (EVP)

— krav, prøvninger, metoder og korrigerende foranstaltninger vedrørende holdbarheden af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt OBM-systemers registrerings- og kommunikationskapacitet, herunder med henblik på periodiske syn og teknisk kontrol

— metoder og prøvninger til: i) måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej og anvendelsen af bærbart emissionsmålingsudstyr for at verificere emissioner ved faktisk kørsel, ii) bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, den elektriske rækkevidde og motoreffekt for et motorkøretøj, iii) bestemmelse af energivirkningsgraden af påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, iv) måling af emissioner af krumtaphusgasser, fordampningsemissioner og emissioner fra bremser, v) evaluering af opfyldelsen af mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed, vi) vurdering af overensstemmelsen efter ibrugtagning af motorer og køretøjer, vii) vurdering af drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, viii) sikring og vurdering af foranstaltninger vedrørende manipulationsanordninger og manipulationsstrategier, herunder sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb, ix) vurdering af, hvordan de køretøjstyper, der er godkendt under visse specifikke betegnelser, fungerer, x) evaluering af overholdelsen af krav til emissionstypegodkendelser for køretøjer, der er fremstillet af fabrikanter af små og meget små mængder af køretøjer, xi) vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier og xii) måling af dækslid

— metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger og OBD- og OBM-systemer og følere for sådant udstyr og systemer samt kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af sådanne anordninger og systemer

— metoder, krav og specifikationer for GSI

— egenskaber og ydeevne for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og metoder til vurdering af deres drift

— krav til ydeevne til prøvningsudstyr

— specifikationer for referencebrændstoffer

— EVP-format og -data og kommunikationsmetode for EVP-data

— krav til og oplysninger fra fabrikanter af køretøjer, herunder etapevise køretøjer, samt

— tekniske elementer, administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse og markedsovervågningskontrol, overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kontrol af produktionens overensstemmelse samt rapporteringsforpligtelser.

(35) Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([13]). For at sikre kontinuitet med hensyn til visse eksisterende retlige forpligtelser vedrørende metoder til måling af emissioner af forurenende stoffer fra køretøjstyper i klasse M_1 og N_1 bør metoderne til måling af udstødnings- og fordampningsemissioner afspejle dem, der er fastsat i forordning (EU) 2017/1151, og som gælder på tidspunktet for vedtagelsen af gennemførelsesretsakten.

(36) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikkevæsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår prøvningsbetingelser baseret på data indsamlet ved prøvning af køretøjer, bremser eller dæk omfattet af Euro 7; prøvningskrav, navnlig under hensyntagen til den tekniske udvikling og de data, der er indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer; indførelse af yderligere køretøjsmuligheder og -betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter; fastsættelse af grænser for emissioner af bremsepartikler, formaldehydemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, prøvningsbetingelser for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, og på visse betingelser grænser for dækslid for forskellige dæktyper samt mindstekrav til batteriers ydeevne og holdbarhedskoefficienter på grundlag af data indsamlet ved prøvning af Euro 7-køretøjer, fastsættelse af særlige regler for fabrikanter af små mængder af køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og anvendelse af prøvningskrav og erklæringer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016 ([14]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter skal Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter skal have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med udarbejdelse af delegerede retsakter.

(37) Unionen er kontraherende part i overenskomsten af 20. marts 1958 om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ([15]). Kravene i denne forordning bør, hvor det er relevant, være i overensstemmelse med de standarder, der er fastsat i FN-regulativerne eller eventuelle senere ændringer af disse FN-regulativer, navnlig med hensyn til grænser for emissioner af bremsepartikler, grænser for dæktyper med hensyn til dækslid og fastsættelse af minimumskrav for batteriers ydeevne.

(38) Når sådanne grænser eller krav i et forslag til et FN-regulativ eller en ændring til et FN-regulativ er blevet godkendt i overensstemmelse med artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og Rådets afgørelse 97/836/EF ([16]), bør disse grænser eller krav derfor indarbejdes i denne forordning. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter med henblik herpå delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF.

([13]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).
([14]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.
([15]) EFT L 346 af 17.12.1997, s. 81.
([16]) Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«) (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

(39) Af hensyn til klarheden, rationaliteten og forenklingen, og eftersom reglerne om emissionstypegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ajourføres og konsolideres i denne forordning, bør forordning (EF) nr. 595/2009 og (EF) nr. 715/2007 ophæves og erstattes af nærværende forordning.

(40) Af klarheds-, rationaliserings- og forenklingshensyn bør følgende retsakter vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 ophæves ved nærværende forordning: Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 ([17]), Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ([18]), Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 ([19]) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ([20]).

(41) Når foranstaltningerne i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør denne behandling foretages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([21]) og (EU) 2018/1725 ([22]) samt den relevante nationale ret i overensstemmelse med disse forordninger.

(42) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved denne forordning, og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der vedtages i henhold hertil. Anvendelsesdatoen bør derfor udskydes, og der bør fastsættes forskellige anvendelsesdatoer for nye og eksisterende typer. Selv om anvendelsesdatoen for lette køretøjer bør være så hurtigt som teknisk og økonomisk muligt, kan anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer udskydes, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer.

(43) For køretøjer i klasse M_2 og M_3, for hvilke der er fastsat et nulemissionsmål på 100 % fra indberetningsperioden for 2030 i forordning (EU) 2019/1242, bør der fastsættes overgangsforanstaltninger i nærværende forordning for at sikre, at der er sammenhæng med de forpligtelser, der er fastsat i forordning (EU) 2019/1242, og at den krævede investeringsindsats fortsat er forholdsmæssig.

(44) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte fælles tekniske krav til og administrative bestemmelser for emissionstypegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer i klasse M og N og af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner samt at forfølge et højt miljø- og sundhedsbeskyttelsesniveau, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

([17]) Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1).

([18]) Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

([19]) Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO_2-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

([20]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO_2-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145).

([21]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

([22]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Genstand

1. Denne forordning fastsætter fælles tekniske krav og administrative bestemmelser for emissionstypegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder for så vidt angår deres CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug samt batteriets holdbarhed.

2. Denne forordning fastsætter også regler for emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning, markedsovervågning af egenmålingssystemer, holdbarheden af forureningsbegrænsende systemer og traktionsbatterier samt sikkerhedsbestemmelser til begrænsning af ulovlige indgreb, cybersikkerhedsforanstaltninger og regler for nøjagtig bestemmelse af CO_2-emissioner, elektrisk rækkevidde, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug og energieffektivitet.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3 samt påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 som angivet i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858, herunder køretøjer, som er konstrueret og fremstillet i en eller flere etaper, og systemer, komponenter og separate tekniske enheder konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer og dæk i klasse C_1, C_2 og C_3 som angivet i FN-regulativ nr. 117 ([23]) med undtagelse af isdæk.

Artikel 3

Definitioner

Ved anvendelsen af denne forordning gælder de relevante definitioner i forordning (EU) 2018/858.

I denne forordning forstås desuden ved:

1) »emissionstypegodkendelse«: en EU-typegodkendelse, der er i overensstemmelse med de administrative bestemmelser og tekniske krav i denne forordning for så vidt angår CO_2-emissioner, emissioner af forurenende stoffer, brændstof- og elektrisk energiforbrug og batteriets holdbarhed

2) »typegodkendende myndighed«: den godkendende myndighed, der meddeler emissionstypegodkendelse

3) »produktionens overensstemmelse« eller »CoP«: de aktiviteter, der udføres på nye køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er udvalgt hos fabrikanten for at sikre, at de produkter, der bringes i omsætning, opfylder kravene i denne forordning

4) »overensstemmelse efter ibrugtagning« eller »ISC«: aktiviteter, der udføres på køretøjer i drift, systemer, separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på at verificere opfyldelse af holdbarhedskravene i denne forordning

5) »motor«: et køretøjs interne forbrændingsmotor

6) »emissioner«: et motorkøretøjs udstødningsemissioner og ikkeudstødningsemissioner

7) »udstødningsemissioner«: alle følgende emissioner fra motorkøretøjets eller motorens udstødningsrør: CO_2, gasformige, faste eller flydende forbindelser og emissioner af krumtaphusgasser

8) »forurenende luftarter«: emissioner af gasformige kemiske stoffer, bortset fra CO_2

([23]) Regulativ nr. 117 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og vejgreb på vådt underlag og/eller rullemodstand.

9) »CO_2«: kuldioxid, der udledes fra udstødningsrøret

10) »nitrogenoxider« eller »NO_x«: summen af nitrogenoxid (NO) og nitrogendioxid (NO_2), der udledes fra udstødningsrøret

11) »dinitrogenoxid« eller »N_2O«: dinitrogenmonoxid, der udledes fra udstødningsrøret

12) »partikler« eller »PM«: ethvert materiale, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne og indsamles på et filtermedie

13) »partikler mindre end 10 µm« eller »PM_{10}«: partikler med en diameter på under 10 µm

14) »partikelantal« eller »PN«: det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne

15) »PN_{10}«: det samlede antal faste partikler, der udledes fra udstødningsrøret eller bremserne med en diameter lig med eller over 10 nm

16) »carbonmonoxid« eller »CO«: carbonmonoxid, der udledes fra udstødningsrøret

17) »methan« eller »CH_4«: methan, der udledes fra udstødningsrøret

18) »samlede carbonhydrider« eller »THC«: de samlede carbonhydrider, der udledes fra udstødningsrøret

19) »non-methan carbonhydrider« eller »NMHC«: de samlede carbonhydrider, bortset fra methan, der udledes fra udstødningsrøret

20) »organiske gasser, bortset fra methan« eller »NMOG«: summen af ikke-oxygenerede og oxygenerede carbonhydrider, bortset fra methan, der udledes fra udstødningsrøret

21) »ammoniak« eller »NH_3«: ammoniak, der udledes fra udstødningsrøret

22) »formaldehyd« eller »HCHO«: formaldehyd, der udledes fra udstødningsrøret

23) »WHTC«: den verdensomspændende harmoniserede transiente kørecyklus, jf. punkt 7.2.1 i bilag 4 til FN-regulativ nr. 49 ([24]).

24) »WHSC«: den verdensomspændende harmoniserede stationære kørecyklus, jf. punkt 7.2.2 i bilag 4 til FN-regulativ nr. 49

25) »elektrisk energiforbrug«: den hastighed, hvormed et køretøj anvender elektrisk energi fra sit traktionsbatteri eller batterier under angivne anvendelsesbetingelser

26) »brændstofforbrug«: den hastighed, hvormed et køretøj anvender brændstof under angivne anvendelsesbetingelser

27) »værktøj til beregning af energiforbrug« eller »VECTO«: et simuleringsværktøj, der anvendes til at bestemme CO_2-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde for tunge køretøjer

28) »fordampningsemissioner«: de carbonhydriddampe, der udledes fra et køretøjs brændstofsystem, men ikke fra udstødningsemissioner

29) »emissioner af krumtaphusgasser«: forurenende luftarter fra rum i eller uden for en motor, som er forbundet med bundkarret ved hjælp af indvendige eller udvendige forbindelser

30) »emissioner af bremsepartikler«: de partikler, der udledes fra et køretøjs bremsesystem

31) »dækslid«: massen af materiale, der tabes fra dækket som følge af slid, og som udledes til omgivelserne

32) »ikkeudstødningsemissioner«: fordampningsemissioner samt emissioner fra dækslid og bremser

33) »emissioner af forurenende stoffer«: udstødningsemissioner og ikkeudstødningsemissioner bortset fra CO_2-emissioner

34) »forureningsbegrænsende anordninger«: de anordninger på et køretøj, der styrer eller begrænser emissioner af forurenende stoffer

35) »forureningsbegrænsende systemer«: de forureningsbegrænsende anordninger, der er monteret i et køretøj, herunder alle kontrolenheder og software, der styrer deres anvendelse

([24]) Regulativ nr. 49 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for foranstaltninger mod emission af forurenende gasser og partikler fra motorer med kompressionstænding og motorer med styret tænding til anvendelse i køretøjer.

36) »originalt forureningsbegrænsende system«: et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj

37) »forureningsbegrænsende udskiftningssystem«: et forureningsbegrænsende system eller en kombination af sådanne systemer, som er bestemt til at erstatte et originalt forureningsbegrænsende system, og som kan godkendes som separat teknisk enhed

38) »egendiagnosesystem« eller »OBD-system«: et system i et køretøj, der kan generere egendiagnoseinformationer (OBD-informationer) fra køretøjet som defineret i artikel 3, nr. 49), i forordning (EU) 2018/858, og som er i stand til at kommunikere oplysningerne ud af køretøjet

39) »egenmålingssystem« eller »OBM-system«: et system i et køretøj, der er i stand til at overvåge udstødningsemissioner, der detekterer udstødningsemissionsoverskridelser, og som er i stand til at kommunikere disse oplysninger sammen med oplysninger om sundhedstilstanden ud af køretøjet

40) »anordning til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug« eller »OBFCM-anordning«: enhver form for software eller hardware i et køretøj, der detekterer og anvender parametre for køretøj, motor, brændstof eller elektrisk energi og nyttelast/masse til at bestemme og lagre brændstofforbrugs og elektrisk energiforbrugsdata og andre parametre, der er relevante i forbindelse med bestemmelsen af køretøjets brændstofforbrug eller elektriske energiforbrug og energieffektivitet, i køretøjet

41) »manipulationsanordning«: et designelement, der indebærer, at et køretøj ikke opfylder kravene i denne forordning ved kørsel, men ikke under lovmæssig prøvning, selv om det indebærer, at køretøjet synes at være overensstemmende under prøvning, eller som manipulerer data i tilknytning til sensorer, brændstofforbrug eller elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde eller batteriets holdbarhed

42) »manipulationsstrategi«: en strategi, der indebærer, at et køretøj ikke opfylder kravene i denne forordning ved kørsel, men ikke under lovmæssig prøvning, selv om det indebærer, at køretøjet synes at være overensstemmende under prøvning, eller som manipulerer data i tilknytning til sensorer, brændstofforbrug eller elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde eller batteriets holdbarhed

43) »emissioner ved faktisk kørsel« eller »RDE«: emissioner fra et køretøj under de forhold, der er angivet i tabel 1 og 2 i bilag III

44) »kilometertæller«: et instrument, der viser den af køretøjet samlede kørte distance efter køretøjets produktion

45) »ulovlige indgreb«: inaktivering eller ændring af motoren eller den elektriske motor, køretøjets forureningsbegrænsende anordninger og system, fremdriftssystem, traktionsbatteri, kilometertæller, OBFCM-anordning, OBD- eller OBM-system, herunder software eller andre logiske kontrolelementer i disse systemer og deres data, der indebærer, at køretøjet ikke overholder nærværende forordning

46) »eget produktionsanlæg«: produktionsanlæg eller samlefabrik, som fabrikanten anvender til fremstilling eller samling af nye køretøjer for den pågældende fabrikant, herunder, hvor det er relevant, køretøjer, der er bestemt til eksport

47) »egen udviklingsafdeling«: anlæg, hvor hele køretøjet konstrueres og udvikles, og som kontrolleres og benyttes af fabrikanten

48) »fabrikant af små mængder af køretøjer«: en fabrikant, der fremstiller under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M_1 eller 22 000 nye motorkøretøjer i klasse N_1 eller 450 nye motorkøretøjer i klasse M_2 og M_3 tilsammen eller 6 000 nye motorkøretøjer i klasse N_2 og N_3 tilsammen, som registreres i Unionen i hvert kalenderår, og som:

   a) ikke er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, eller

   b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for under 10 000 nye motorkøretøjer i klasse M_1 eller 22 000 nye motorkøretøjer i klasse N_1, eller 450 nye motorkøretøjer i klasse M_2 og M_3 tilsammen eller 6 000 nye motorkøretøjer i klasse N_2 og N_3 tilsammen, som er registreret i Unionen hvert kalenderår, eller

   c) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling

49) »fabrikant af ultrasmå mængder af køretøjer«: en fabrikant af små mængder af køretøjer, der fremstiller under 1 000 nye motorkøretøjer i klasse M_1 eller under 1 000 nye motorkøretøjer i klasse N_1, som er registreret i Unionen i det foregående kalenderår

50) »køretøj kun med intern forbrændingsmotor« eller »ICEV«: et køretøj, hvor alle fremdriftsenergiomdannere er interne forbrændingsmotorer, herunder brintdrevne motorer

51) »rent elektrisk køretøj« eller »PEV«: et køretøj, der er udstyret med en drivlinje, der udelukkende indeholder elektriske maskiner til omdannelse af fremdriftsenergi og udelukkende genopladelige elektriske systemer til lagring af energi til fremdrift

52) »brændselscelle«: en energiomdanner, der omdanner kemisk energi (input) til elektrisk energi (output) eller omvendt

53) »brændselscellekøretøj« eller »FCV«: et køretøj, der er udstyret med en drivlinje, der udelukkende indeholder brændselscelle(r) og elektrisk(e) maskine(r) som fremdriftsenergiomdanner(e)

54) »hybridt brændselscellekøretøj« eller »FCHV«: et brændselscellekøretøj, der er udstyret med en drivlinje, der indeholder mindst ét brændstoflagringssystem og mindst ét genopladeligt elektrisk energilagringssystem som fremdriftsenergilagringssystem

55) »hybridkøretøj« eller »HV«: et køretøj, der er udstyret med en drivlinje, der indeholder mindst to forskellige kategorier af fremdriftsenergiomdannere og mindst to forskellige kategorier af fremdriftsenergilagringssystemer

56) »hybridt elkøretøj« eller »HEV«: et hybridt køretøj, hvis ene omdanner af fremdriftsenergi er en elektrisk maskine

57) »hybridt elkøretøj med ekstern opladning« eller »OVC-HEV«: et hybridt elkøretøj, som kan oplades fra en ekstern kilde

58) »hybridt elkøretøj uden ekstern opladning« eller »NOVC-HEV«: et køretøj med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige energilagringssystemer, som anvendes til fremdrift af køretøjet, og som ikke kan oplades fra en ekstern kilde

59) »geohegn-teknologier«: teknologier, der ikke gør det muligt for et hybridkøretøj at køre med brug af den interne forbrændingsmotor, dvs. for at muliggøre nulemissionstilstand, når det kører inden for et bestemt geografisk område

60) »nulemissionstilstand«: en funktionsmåde, der kan vælges, hvorved et hybridkøretøj kører uden brug af den interne forbrændingsmotor

61) »masse i køreklar stand«: køretøjets masse, med brændstofbeholder(e) fyldt op til mindst 90 % af dens/deres kapacitet, inklusive førerens, brændstoffets og væskernes masse, monteret med standardudstyr i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, og karrosseriets, kabinens, koblingens, reservehjulenes og værktøjets masse, når disse er monteret

62) »traktionsbatteri«: et batterisystem, der oplagrer energi med det hovedformål at drive køretøjet

63) »elektrisk rækkevidde«: den tilbagelagte afstand i ladningsforbrugende driftstilstand, indtil traktionsbatteriet er udtømt

64) »nulemissionsrækkevidde«: den maksimale afstand, som et køretøj kan tilbagelægge uden udstødningsemissioner, hvilket for PEV'er svarer til den elektriske rækkevidde

65) »holdbarhed«: et systems, en anordnings, en komponents eller en del af køretøjets evne til at opretholde den krævede ydeevne i et givet tidsrum

66) »batteriets holdbarhed«: et traktionsbatteris holdbarhed i et elektrisk køretøj målt ud fra dets sundhedstilstand

67) »sundhedstilstand« eller »SOH«: den målte eller skønnede tilstand af en specifik ydeevneparameter for et køretøj eller traktionsbatteri på et bestemt punkt i dets levetid udtrykt som en procentdel af den ydeevne, der blev bestemt, da køretøjet eller batteriet blev certificeret eller var nyt

68) »miljøkøretøjspas« eller »EVP«: en fortegnelse i digitalt format, der indeholder oplysninger om et køretøjs miljøpræstationer på registreringstidspunktet, herunder emissionsgrænser af forurenende stoffer, CO_2-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde og motoreffekt eller elektrisk motoreffekt, batteriets holdbarhed og andre relaterede værdier

69) »føreradvarselssystem for udstødningsemissionsoverskridelser«: et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj med henblik på at give brugeren oplysninger om udstødningsemissionsoverskridelser og til at sikre reparationer før yderligere brug

70) »føreradvarselssystem for lavt reagensniveau«: et system, der er konstrueret, fremstillet og monteret i et køretøj for at advare brugeren om et lavt reagensniveau og til at sikre brugen af reagenset

71) »overensstemmelseserklæring« eller »erklæring«: en erklæring fra fabrikanten om, at en bestemt type eller gruppe af køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder opfylder kravene i denne forordning

72) »et påhængskøretøjs energieffektivitet«: et påhængskøretøjs ydeevne med hensyn til dets indvirkning på et trækkende motorkøretøjs CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og motoreffekt eller elektrisk motoreffekt

73) »vinterdæk«: et dæk, hvis slidbanemønster og slidbanesammensætning eller -opbygning primært er udformet til i mudder og sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang og styre det

74) »dæk til krævende sneforhold«: et vinterdæk eller et specialdæk, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller -opbygning er specielt konstrueret til krævende sneforhold

75) »isdæk«: et vinterdæk i klasse C_1 til krævende sneforhold, som desuden er konstrueret til vejbelægninger, der er dækket af is, og som opfylder kravene i FN-regulativ nr. 117

76) »specialdæk«: et dæk, der er beregnet til brug under blandede forhold både på vej og i terræn eller til andre specielle opgaver, og som primært er konstrueret til at sætte og holde køretøjet i gang ved terrænkørsel

77) »valgmulighed«: en række yderligere krav i denne forordning, som fabrikanter kan vælge at opfylde for at kunne anvende den tilsvarende betegnelse for de køretøjer, de fremstiller.

KAPITEL II

FABRIKANTERNES FORPLIGTELSER

Artikel 4

Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til konstruktion af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder

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

2. Fabrikanterne udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I under de forhold, der er anført i bilag III, og respekterer de værdier, der er nævnt i køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation for køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. De pågældende køretøjer betegnes som »Euro 7«-køretøjer.

3. Hvor det er relevant, når fabrikanter, nationale myndigheder, Kommissionen eller anerkendte tredjeparter kontrollerer overholdelsen af udstødningsemissionsgrænserne, og prøvningen udføres under udvidede kørselsforhold, skal emissionerne deles med divisoren ved udvidede kørselsforhold fastsat i FN-regulativ nr. 168 ([25]).

4. Fabrikanterne udformer og fremstiller systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, herunder motorer, elektriske motorer, traktionsbatterier, bremsesystemer, dæk og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, med henblik på at være i overensstemmelse med denne forordning, herunder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, under de prøvningsforhold, der er anført bilag III.

5. Fabrikanterne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier.

6. Fabrikanterne udformer, fremstiller og samler køretøjer i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3 med:

a) OBD-systemer, der kan detektere fejlfunktioner, som fører til udstødningsemissionsoverskridelser eller fejlfunktioner i komponenter vedrørende emissionspræstationer med henblik på at fremme reparationer

b) OBM-systemer, der kan overvåge udstødningsemissioner

c) OBFCM-anordninger til overvågning af deres faktiske brændstofforbrug og elektriske energiforbrug og andre relevante parametre, som er nødvendige for at bestemme deres faktiske brændstof- og energieffektivitet

d) traktionsbatteriets enheder til overvågning af sundhedstilstanden

e) føreradvarselssystemer for udstødningsemissionsoverskridelser

f) føreradvarselssystemer for lavt reagensniveau

g) anordninger, der ud af køretøjet kommunikerer køretøjsgenererede data, som anvendes til at være i overensstemmelse med denne forordning, og OBFCM-data, herunder med henblik på periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU ([26]) og syn ved vejsiden i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU ([27]) og med henblik på kommunikation med opladningsinfrastruktur og stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

7. Fabrikanterne udformer, fremstiller og samler køretøjer i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3, således at risikoen for sårbarheder, der kan opstå i hele køretøjets levetid, minimeres for at undgå ulovlige indgreb vedrørende:

a) brændstof- og reagensindsprøjtningssystem

b) motor- og motorstyreenheder

c) traktionsbatterier og tilhørende forvaltningssystemer

d) kilometertæller

e) forureningsbegrænsende systemer

f) elektriske motorstyreenheder m.m.

([25]) FN-regulativ nr. 168 — Ensartede forskrifter for godkendelse af lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer for så vidt angår emissioner ved faktisk kørsel (RDE).

([26]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

([27]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134).

g) OBFCM-anordning

h) OBD-system

i) OBM-system, og

j) EVP.

8. Fabrikanterne forhindrer muligheden for udnyttelse af de sårbarheder, der er omhandlet i stk. 7, i videst muligt omfang på grundlag af den bedste tilgængelige viden på tidspunktet for typegodkendelsen. Hvis der konstateres en sådan sårbarhed, træffer fabrikanterne alle mulige foranstaltninger under hensyntagen til det tekniske stade til at fjerne sårbarheden ved hjælp af softwareopdatering eller på anden passende vis.

9. Fabrikanterne må ikke, med henvisning til modvirkning af ulovlige indgreb, nægte adgang til oplysninger, værktøjer eller processer, der er nødvendige for at udvikle, montere og aktivere kompatible reservedele på eftermarkedet, der opfylder fabrikantens tekniske krav, medmindre de kan påvise, at tilbageholdelse af de pågældende oplysninger, værktøjer og processer er et forholdsmæssigt middel til at imødegå de pågældende problemer med ulovlige indgreb.

10. Miljødata om køretøjstypen og de enkelte køretøjers miljøpræstationer skal stilles til rådighed for brugerne og, hvor det er relevant, vises inde i køretøjet. De pågældende data skal omfatte data fra EVP, OBM-systemet og OBFCM-anordningen, herunder værdier over køretøjets levetid, og traktionsbatteriets sundhedstilstand.

11. Fabrikanterne sikrer en sikker overførsel af data vedrørende emissioner og batteriets holdbarhed ved at træffe cybersikkerhedsforanstaltninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 155 ([28]).

Artikel 5

Fabrikanternes muligheder med hensyn til konstruktion og betegnelse for køretøjer

1. Fabrikanterne kan betegne køretøjer som »Euro 7G«-køretøjer, hvis disse køretøjer er udstyret med interne forbrændingsmotorer med geohegn-teknologier. Fabrikanten monterer i de pågældende køretøjer et føreradvarselssystem for at give brugeren besked, når traktionsbatterierne er næsten tomme, og for at standse køretøjet, hvis det ikke oplades inden for fem km fra den første advarsel i nulemissionstilstand inden for geohegn-området. Anvendelsen af sådanne geohegn-teknologier skal påvises for den godkendende myndighed under typegodkendelsen og verificeres i køretøjets levetid.

2. For køretøjer i klasse N_2 med en totalmasse på mellem 3,5 og 5 ton, der oprindeligt stammer fra en køretøjstype i klasse N_1, kan den godkendende myndighed på fabrikantens anmodning meddele en emissionstypegodkendelse, hvis køretøjet opfylder kravene for en køretøjstype i klasse N_1. Sådanne køretøjer betegnes som »Euro 7ext«-køretøjer.

3. Fabrikanter kan fremstille køretøjer, der kombinerer de egenskaber, der er omhandlet i stk. 1 og 2 og betegne dem som »Euro 7Gext«-køretøjer.

Artikel 6

Holdbarhedskrav til køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Fabrikanterne sikrer, at de køretøjer, som de fremstiller, og som sælges, registreres eller tages i brug i Unionen, overholder de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, når de pågældende køretøjer køres under prøvningsbetingelser som anført i bilag III, for køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV, og opfylder de mindstekrav til ydeevne for batteriets holdbarhed, der er fastsat i bilag II.

2. Fabrikanterne sikrer, at de køretøjer, der er omhandlet i stk. 1, overholder de værdier vedrørende CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug og energieffektivitet, der er angivet i henhold til denne forordning for køretøjets levetid, jf. bilag IV.

([28]) FN-regulativ nr. 155 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår cybersikkerhed og systemer til forvaltning af cybersikkerhed.

3. Fabrikanterne sikrer, at udformningen og funktionaliteten af de i stk. 1 omhandlede i køretøjer monterede OBFCM-anordninger og OBD- og OBM-systemer og foranstaltninger mod ulovlige indgreb er i overensstemmelse med denne forordning og at disse anordninger, systemer og foranstaltninger ikke kan deaktiveres, så længe de pågældende køretøjer er i brug.

4. De krav, der er omhandlet i stk. 1, 2 og 3, finder anvendelse uanset hvilken type brændstof eller energikilde, køretøjerne drives af. De pågældende krav gælder også for alle separate tekniske enheder og komponenter, der er beregnet til sådanne køretøjer.

5. For at kontrollere opfyldelsen af kravene i stk. 1 i løbet af et køretøjs yderligere levetid justeres grænserne for forurenende luftarter, der er fastsat i bilag I, med de holdbarhedsmultiplikatorer, der er fastsat i tabel 2 i bilag IV.

6. OBM-systemer, der er monteret af fabrikanten i køretøjerne, skal kunne:

a) overvåge og registrere alle udstødningsemissioner af NO_x, NH_3 og PM fra køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og NO_x og PM fra køretøjer i klasse M_1 og N_1 og opdage overskridelser på mindst 2,5 gange de relevante udstødningsemissionsgrænser fastsat i bilag I

b) formidle data om køretøjets udstødningsemissionspræstation og data om batteriets holdbarhed via OBD-porten, herunder med henblik på teknisk kontrol i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU og syn ved vejsiden i overensstemmelse med direktiv 2014/47/EU og anonymt og trådløst med henblik på at overvåge køretøjernes overensstemmelse

c) udløse føreradvarselssystemet, når udstødningsemissionerne overskrides væsentligt, og anvende harmoniserede metoder til at foranledige rettidige reparationer — uden at forhindre køretøjer i at gennemføre en igangværende tur — for at undgå trafiksikkerhedsproblemer.

7. De OBFCM-anordninger, der er monteret af fabrikanterne i de køretøjer, der er omhandlet i stk. 1, skal kunne kommunikere alle lovpligtige relevante køretøjsdata, som de registrerer, via OBD-porten og trådløst.

8. Hvis et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed udgør en alvorlig risiko eller ikke opfylder kravene i denne forordning, træffer fabrikanterne straks, fra det øjeblik, hvor de bliver bekendt med det, de nødvendige korrigerende foranstaltninger, herunder reparation eller ændringer af det pågældende køretøj, system, den pågældende komponent og den pågældende separate tekniske enhed, alt efter hvad der er relevant, for at eliminere den alvorlige risiko eller for at sikre overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanter og andre erhvervsdrivende anvender forordning (EU) 2018/858 i overensstemmelse hermed.

Fabrikanter orienterer omgående den godkendende myndighed, der har meddelt typegodkendelsen, om den manglende overensstemmelse og giver de relevante oplysninger.

Artikel 7

Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til emissionstypegodkendelse

1. For at påvise overholdelse af reglerne om emissionstypegodkendelse under emissionstypegodkendelse udfører fabrikanterne de prøvninger, der er beskrevet i tabel 1, 3, 5, 7, 9 og 11 i bilag V. Med henblik på at verificere produktionens overensstemmelse med kravene i denne forordning udvælges køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder hos fabrikanten af den godkendende myndighed eller fabrikanten. Overensstemmelse efter ibrugtagning kontrolleres for køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV.

2. Fabrikanterne giver den godkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring for så vidt angår RDE, temperaturkorrektion (omgivelsestemperatur) til bestemmelse af CO_2-emissioner, OBD- og OBM-systemer, emissioner og batteriets holdbarhed, kontinuerlig eller periodisk regenerering, foranstaltninger mod ulovlige indgreb og krav til emissioner af krumtaphusgasser, jf. bilag V. Fabrikanterne giver den godkendende myndighed en underskrevet overensstemmelseserklæring om anvendelsen af geohegn-valgmuligheden, når den mulighed er valgt.

3. De nationale myndigheder kan afprøve køretøjstypen for at få vished om dens overensstemmelse i forbindelse med produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning eller markedsovervågning, jf. bilag V.

4. Fabrikanterne udsteder et EVP for hvert køretøj og udleverer dette pas til køberen sammen med køretøjet ved at udtrække de relevante data fra kilder såsom typeattesten og typegodkendelsesdokumentationen. Fabrikanterne sikrer, at EVP-data kan vises i køretøjets elektroniske systemer eller gennem en QR-kode eller tilsvarende metode, og at EVP-data kan overføres fra køretøjet til ekstern brug.

5. I tilfælde af etapevis typegodkendelse finder artikel 13, stk. 2, i forordning (EU) 2018/858 anvendelse på emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse og overensstemmelse efter ibrugtagning.

Artikel 8

Særlige regler for fabrikanter af små mængder af køretøjer

1. For så vidt angår emissioner af forurenende stoffer kan fabrikanter af små mængder af køretøjer erstatte de prøvninger, der er fastsat i tabel 1, 3, 5, 7, 9 og 11 i bilag V, med overensstemmelseserklæringer. Overensstemmelsen af køretøjer, der er fremstillet og bragt i omsætning af fabrikanter af små mængder af køretøjer kan prøves med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning, jf. tabel 2, 4, 6, 8, 10 og 12 i bilag V. Prøvningen af produktionens overensstemmelse, jf. bilag V, er ikke obligatorisk.

Artikel 4, stk. 6, litra b), c) og e), finder ikke anvendelse på fabrikanter af små mængder af køretøjer i klasse M_1 eller N_1.

2. Fabrikanter af ultrasmå mængder af køretøjer skal påvise overholdelse af de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag I, enten på vej eller ved laboratorieprøvninger baseret på faktiske kørecyklusser med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning.

Artikel 9

Særlige regler for køretøjer med typegodkendt motor

1. I tilfælde af godkendelse af en køretøjstype i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 med en typegodkendt motor er køretøjsfabrikanten ansvarlig for emissionstypegodkendelsen. Denne forpligtelse omfatter også motorens montering i køretøjet. Hvis monteringen af motoren er i overensstemmelse med motormonteringsspecifikationerne fra motorfabrikanten, og med forbehold af forudgående aftale mellem køretøjsfabrikanten og motorfabrikanten, kan motorfabrikanten gøres ansvarlig for at påvise opfyldelse af kravene til overensstemmelse efter ibrugtagning.

2. I tilfælde af et køretøj med en godkendt motor udfører motorfabrikanten de køretøjsrelaterede prøvninger af typegodkendelse og produktionens overensstemmelse, der er angivet i tabel 3 i bilag V, og som køretøjsfabrikanten er fritaget fra. Motorfabrikanten udfører også prøvningerne i forbindelse med overensstemmelse efter ibrugtagning, hvis motorfabrikanten gøres ansvarlig for at påvise opfyldelse af kravene til køretøjets overensstemmelse efter ibrugtagning, bortset fra bestemmelse af CO_2-emissioner, som køretøjsfabrikanten fortsat er ansvarlig for.

3. De administrative krav til typegodkendelse og prøvning af overensstemmelse efter ibrugtagning af køretøjer, hvori en typegodkendt motor er monteret, skal navnlig omfatte egenskaberne for den motortypegodkendelse, der skal tages i betragtning, de oplysninger, som motorfabrikanten skal give køretøjsfabrikanten, og fordelingen af ansvaret for overensstemmelse efter ibrugtagning.

KAPITEL III

MEDLEMSSTATERNES FORPLIGTELSER MED HENSYN TIL EMISSIONSTYPEGODKENDELSE OG MARKEDSOVERVÅGNING

Artikel 10

Emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning

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

2. Markedsovervågningsmyndighederne udfører markedsovervågningskontrol i overensstemmelse med artikel 8 i forordning (EU) 2018/858 og tabel 2, 4, 6, 8, 10 og 12 i bilag V til nærværende forordning.

3. Med virkning fra vedtagelsen af samtlige gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 14, stk. 8, må de godkendende myndigheder ikke nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse af en ny type køretøj i klasse M_1 eller N_1 eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et sådant nyt køretøj, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

Med virkning fra vedtagelsen af samtlige gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 14, stk. 9, må de godkendende myndigheder ikke nægte at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse af en ny type køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 eller motor til sådanne køretøjer eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et sådant nyt køretøj eller en sådan ny motor, der er i overensstemmelse med denne forordning, såfremt en fabrikant anmoder om det.

4. Med virkning fra den 29. november 2026 nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed.

5. Med virkning fra den 29. november 2027 anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed.

6. Med virkning fra den 29. maj 2028 nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed.

7. Med virkning fra den 29. maj 2029 anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed.

8. Uanset denne artikels stk. 7 tillader de nationale myndigheder indtil den 31. december 2029 for så vidt angår køretøjer i klasse M_2 eller M_3, for hvilke der er et nulemissionsmål på 100 % for køretøjer fra og med indberetningsperioden for år 2030 i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1242, registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med nærværende forordning, men som har en gyldig emissionstypegodkendelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009.

9. Med virkning fra den 1. juli 2030 anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_1 eller N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed.

10. Med virkning fra den 1. juli 2031 anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed.

Artikel 11

Særlige forpligtelser for medlemsstaterne vedrørende emissionstypegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Med virkning fra den 29. november 2026 forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_1 eller N_1, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Med virkning fra den 29. maj 2028 forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

3. De godkendende myndigheder kan fortsat meddele udvidelser af EU-emissionstypegodkendelser af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer på de betingelser, der var gældende på tidspunktet for den oprindelige emissionstypegodkendelse. De nationale myndigheder forbyder salg eller montering på et køretøj af sådanne forureningsbegrænsende udskiftningssystemer, medmindre de er typegodkendt.

4. Med virkning fra den 1. juli 2028 meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye typer dæk i klasse C_1, som er i overensstemmelse med denne forordning.

Med virkning fra den 1. juli 2030 forbyder de nationale myndigheder markedsføring af dæk i klasse C_1, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, og forbyder registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C_1, hvis disse dæk ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Dæk i klasse C_1, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat gøres tilgængelige på markedet indtil den 30. juni 2032.

5. Med virkning fra den 1. april 2030 meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye typer dæk i klasse C_2, som er i overensstemmelse med denne forordning.

Med virkning fra den 1. april 2032 forbyder de nationale myndigheder markedsføring af dæk i klasse C_2, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, og forbyder registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C_2, hvis disse dæk ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Dæk i klasse C_2, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat gøres tilgængelige på markedet indtil den 31. marts 2034.

6. Med virkning fra den 1. april 2032 meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye typer dæk i klasse C_3, som er i overensstemmelse med denne forordning.

Med virkning fra den 1. april 2034 forbyder de nationale myndigheder markedsføring af dæk i klasse C_3, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, og forbyder registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C_3, hvis disse dæk ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Dæk i klasse C_3, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat gøres tilgængelige på markedet indtil den 31. marts 2036.

Artikel 12

Drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer

1. Erhvervsdrivende og uafhængige aktører må ikke manipulere med køretøjerne og deres systemer.

2. De nationale myndigheder kontrollerer i forbindelse med overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning eller markedsovervågningskontrol, om fabrikanter af køretøjer korrekt har monteret føreradvarselssystemer for udstødningsemissionsoverskridelser og føreradvarselssystemer for lavt reagensniveau, og om køretøjerne kan manipuleres.

KAPITEL IV

KOMMISSIONENS OG ANERKENDTE TREDJEPARTERS ROLLE I FORBINDELSE MED OVERENSSTEMMELSE EFTER IBRUGTAGNING OG MARKEDSOVERVÅGNING

Artikel 13

Kommissionen og anerkendte tredjeparters anvendelse af prøvningskrav

1. Overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og markedsovervågningskontrol, jf. tabel 2, 4, 6, 8, 10 og 12 i bilag V til nærværende forordning, foretages af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2018/858 og kan foretages af anerkendte tredjeparter i overensstemmelse med artikel 13, stk. 10, i nævnte forordning for at verificere, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med nærværende forordning.

2. Fabrikanterne stiller de data, der er nødvendige for at foretage en sådan kontrol, til rådighed for Kommissionen og anerkendte tredjeparter i overensstemmelse med artikel 9, stk. 5, og artikel 13, stk. 10, i forordning (EU) 2018/858.

KAPITEL V

PRØVNINGER OG ERKLÆRINGER

Artikel 14

Procedurer og prøvninger

1. Procedurerne for emissionstypegodkendelse omfatter prøvninger og kontroller, jf. bilag V, samt alle administrative procedurer og dokumentationskrav. Med henblik på at påvise opfyldelse af de krav, der er anført i bilag V, leverer fabrikanten i givet fald en overensstemmelseserklæring til den godkendende myndighed.

2. Prøvninger, der skal påvise opfyldelse af kravene med kravene i denne forordning, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise opfyldelse af kravene i denne forordning, kan foretages af Kommissionen og anerkendte tredjeparter som anført i bilag V. Hvis en prøvning er angivet som valgfri i tabel 1, 3, 5, 7, 9 og 11 i bilag V, kan den godkendende myndighed anmode om, at den bestemte prøvning foretages.

De prøvninger, der er angivet i tabel 1, 3, 5, 7, 9 og 11 i bilag V, skal foretages af fabrikanterne. De prøvninger, der er angivet i tabel 2, 4, 6, 8, 10 og 12 i bilag V, skal foretages af de nationale myndigheder, Kommissionen og anerkendte tredjeparter.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter procedurer og prøvningsmetoder, administrative bestemmelser, procedurer og metoder for ændring og udvidelse af emissionstypegodkendelser og dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning for alle følgende:

a) køretøjstyper i klasse M_1 og N_1

b) køretøjstyper i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3

c) motorer anvendt i køretøjstyper i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3

d) OBM og OBD-systemer

e) føreradvarselssystem for emissionsoverskridelser

f) føreradvarselssystem for lavt reagensniveau

g) systemer til beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhedssystemer og cybersikkerhedssystemer

h) typer af forureningsbegrænsende udskiftningssystemer og dele dertil

i) typer af bremsesystemer og deres udskiftningsdele med hensyn til partikelemissioner

j) dæk i klasse C_1, C_2 og C_3 med hensyn til dækslid

k) andre typer komponenter og deres udskiftningsdele

l) CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for køretøjer i klasse M_1 og N_1, bestemmelser for OBFCM-anordninger

m) CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, energieffektivitet for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, bestemmelser for OBFCM-anordninger.

4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for emissionstypegodkendelsen, overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:

a) metoder til måling af udstødningsemissioner i laboratoriet og på vej ved normal brug under faktiske forhold og anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer til kontrol af emissioner ved faktisk kørsel

b) metoder til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj

c) metoder, krav og tekniske specifikationer for gearskiftindikatorer

d) metoder til bestemmelse af energieffektiviteten af påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4

e) metoder til måling af emissioner af krumtaphusgasser

f) metoder til måling af fordampningsemissioner

g) metoder til måling af emissioner af bremsepartikler, herunder metoder for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, emissioner af bremsepartikler ved faktisk kørsel og regenerativ bremsning

h) metoder til måling af dækslid

i) metoder til evaluering af overholdelsen af mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed

j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere samt kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af sådanne anordninger og systemer

k) egenskaber og ydeevne for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder og metoder til vurdering af deres drift

l) metoder til vurdering af drift, effektivitet, regenerering og holdbarhed af originale forureningsbegrænsende systemer og forureningsbegrænsende udskiftningssystemer

m) metoder til at sikre og vurdere overholdelsen af artikel 4, stk. 5, herunder metoden til sårbarhedsanalyse og beskyttelse mod ulovlige indgreb

n) metoder til at evaluere opfyldelsen af krav til emissionstypegodkendelser, som finder anvendelse på køretøjer, der er konstrueret af fabrikanter af små og ultrasmå mængder af køretøjer, jf. artikel 8, og prøvningsprocedurer for disse køretøjer

o) metoder til vurdering af, hvordan de køretøjstyper, der er godkendt under betegnelserne i artikel 5, fungerer

p) kontrol af overensstemmelse med artikel 9, stk. 1 og 2, og prøvningsprocedurer for etapevise køretøjer

q) krav til ydeevne for prøvningsudstyr

r) specifikationer for referencebrændstoffer, der anvendes til prøvning

s) metoder til vurdering af fraværet af manipulationsanordninger og manipulationsstrategier

t) format og data og metoder til kommunikation ud af køretøjet for EVP og metoder til visning i køretøjet af miljødata om køretøjstypen og det enkelte køretøjs miljøpræstationer

u) administrative krav og dokumentationskrav i forbindelse med emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning

v) rapporteringsforpligtelser, hvor det er relevant.

5. Gennemførelsesretsakterne i denne artikels stk. 3 og 4 vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 17, stk. 2.

6. Enhver gennemførelsesretsakt som omhandlet i stk. 3 og 4 skal omfatte et eller flere af de i stk. 3, litra a)-m), omhandlede elementer kombineret med et eller flere af de i stk. 4, litra a)-v), omhandlede elementer.

7. For gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3 og 4 skal metoderne til måling af forurenende udstødnings- og fordampningsemissioner for så vidt angår klasse M_1 og N_1 afspejle dem, der er fastsat i forordning (EU) 2017/1151, og som gælder på tidspunktet for vedtagelsen af den relevante gennemførelsesretsakt.

8. Senest den 29. maj 2025 vedtager Kommissionen for køretøjer i klasse M_1 og N_1, jf. stk. 3, litra a), følgende gennemførelsesretsakter:

a) med hensyn til emissioner af forurenende stoffer, jf. stk. 4, litra a), e), f), k), q), r), s), t), u) og v)

b) med hensyn til metoderne til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde, køretøjets effekt samt OBFCM-anordningers ydeevne, jf. stk. 4, litra b), c) og j)

c) med hensyn til OBM- og OBD-systemerne, jf. stk. 4, litra j) og k).

9. Senest den 29. november 2026 vedtager Kommissionen for henholdsvis køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, jf. stk. 3, henholdsvis litra b) og c), og deres motorer samt for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, følgende gennemførelsesretsakter:

a) med hensyn til emissioner af forurenende stoffer, jf. stk. 4, litra a), e), k), q), r), s), t), u) og v)

b) med hensyn til metoderne til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde, køretøjets effekt samt OBFCM-anordningers ydeevne, jf. stk. 4, litra b), d) og j)

c) med hensyn til OBM- og OBD-systemerne, jf. stk. 4, litra j) og k).

Artikel 15

Tilpasning til den tekniske udvikling

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

a) artikel 5 ved at indføre yderligere valgmuligheder og betegnelser baseret på innovative teknologier for fabrikanter

b) fastsættelse af særlige regler for fabrikanter af små mængder af køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 i henhold til artikel 3 og 8

c) hvor det er relevant, fastsættelse af emissionsgrænser for formaldehyd fra køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 i tabel 2 i bilag I efter og på grundlag af revisionen i overensstemmelse med artikel 18, stk. 6

d) tabel 2 i bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 på grundlag af data indsamlet under prøvninger af »Euro 7«-køretøjer

e) tabel 4 og 5 i bilag III for så vidt angår prøvningsbetingelserne på grundlag af data indsamlet under prøvninger af »Euro 7«-bremser eller -dæk

f) fastsættelse af holdbarhedsmultiplikatorer i tabel 2 i bilag IV på grundlag af data indsamlet under prøvning af udstødningsemissioner for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og en rapport om holdbarheden af tunge køretøjer, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3

g) bilag V for så vidt angår anvendelsen af prøvningskrav og erklæringer.

2. Hvis et forslag til et FN-regulativ, en global teknisk forskrift eller en ændring af et FN-regulativ eller af en global teknisk forskrift er blevet vedtaget og uden unødig forsinkelse efter en sådan vedtagelse, eller på grundlag af de rapporter, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 18, stk. 4 og 5, vedtager Kommissionen, hvor det er relevant, under hensyntagen til den tekniske udvikling delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 om ændring af denne forordning som følger:

a) fastsættelse af emissionsgrænser af bremsepartikler i bilag I i overensstemmelse med de nyeste teknologier og, hvor det er relevant, med henvisning til det arbejde, der er udført i De Forenede Nationers Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (FN's WP.29), herunder, hvor det er relevant, ændring af henholdsvis tabel 5, 6, 7 og 8 i bilag I, ved at fastsætte forskellige grænser eller kriterier afhængigt af køretøjsklasser og drivlinjeteknologier

b) fastsættelse af grænser for dækslid for dæktyper i bilag I med henvisning til arbejdet i FN's WP.29

c) fastsættelse af mindstekrav til batteriers ydeevne som fastsat i bilag II i overensstemmelse med de nyeste teknologier og batteriarkitektur samt deres anvendelse, navnlig i små køretøjer, og under hensyntagen til kriterier såsom kilometerstand og levetid for alle køretøjsklasser med hensyn til batteriers ydeevne.

Uanset dette stykkes første afsnit vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at fastsætte grænser for dækslid for de i bilag I omhandlede dæktyper, hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser før den relevante frist i denne artikels stk. 3, i overensstemmelse med og, hvor det er relevant, med henvisning til arbejdet i FN's WP.29 og under hensyntagen til den tekniske udvikling, senest den 1. juli 2027 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2029 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april 2031 for dæk i klasse C_3.

3. Hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser senest den 1. juli 2026 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2028 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april 2030 for dæk i klasse C_3, udvikler Kommissionen en metode til måling af dækslid og fastsætter grænser for dækslid på grundlag af de nyeste eksisterende metoder.

KAPITEL VI

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 16

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 1 og 2, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 28. maj 2024. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 15, stk. 1 og 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 1 eller 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 17

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 18

Rapportering og gennemgang

1. Senest den 1. september 2030 underretter medlemsstaterne Kommissionen om anvendelsen af denne forordning.

2. Senest den 1. september 2031 forelægger Kommissionen på grundlag af de oplysninger, der er meddelt i overensstemmelse med stk. 1, en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning, herunder en evaluering af de opnåede udstødnings- og ikkeudstødningsemissionsreduktioner.

3. Senest den 31. december 2025 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af tunge køretøjers holdbarhedsegenskaber med hensyn til emissioner.

4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c).

Rapporten skal blandt andet vurdere hensigtsmæssigheden af at fastsætte mindstekrav til ydeevne for køretøjer op til mindst 10 år eller 200 000 km, alt efter hvad der indtræffer først.

5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6, 7 og 8 i bilag I.

6. Senest den 31. december 2027 foretager Kommissionen en gennemgang af hensigtsmæssigheden af at fastsætte en specifik grænse for formaldehydemissioner for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 på grundlag af den forventede anvendelse af brændstoffer, der vil føre til en stigning i formaldehydemissionerne, med henblik på eventuel vedtagelse af den delegerede retsakt, jf. artikel 15, stk. 1, litra c).

KAPITEL VII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 19

Ændring af forordning (EU) 2018/858

I artikel 84 i forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

1) Stk. 1 affattes således:

»1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af erhvervsdrivendes, uafhængige aktørers og tekniske tjenesters overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Sanktionerne skal navnlig stå i forhold til alvoren i den manglende opfyldelse og til antallet af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er gjort tilgængelige på markedet i den pågældende medlemsstat uden at opfylde kravene. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.«

2) Stk. 3 affattes således:

»3. Ud over de typer overtrædelser, der er omhandlet i stk. 2, skal de typer overtrædelser, der er begået af erhvervsdrivende, som ligeledes er underlagt sanktioner, mindst omfatte følgende:

a) nægtelse af at give adgang til oplysninger

b) tilgængeliggørelse på markedet af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som skal godkendes, uden en sådan godkendelse, eller forfalskning af dokumenter, typeattester, foreskrevne skilte eller godkendelsesmærker med forsæt hertil

c) ulovlige indgreb på køretøjet og dets systemer.«

3) Følgende stykker indsættes:

»3a. Ud over de typer overtrædelser, der er omhandlet i stk. 2 og 3, skal de typer overtrædelser, der er begået af fabrikanter, som ligeledes er underlagt sanktioner, mindst omfatte følgende:

a) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på overensstemmelse efter ibrugtagning i forbindelse med emissionstypegodkendelse

b) udformning, fremstilling og samling af køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier, som bevirker, at et køretøj, der ikke opfylder kravene, fremstår som om det overholder denne forordning

c) udformning, fremstilling og samling af køretøjer i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 og N_3 uden de påkrævede føreradvarselssystemer for udstødningsemissionsoverskridelser og føreradvarselssystemer for lavt reagensniveau.

3b. De typer overtrædelser, der er begået af uafhængige aktører, som er underlagt sanktioner, skal mindst omfatte ulovlige indgreb på køretøjet og dets systemer.«

Artikel 20

Ophævelse

1. Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.

Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli 2031.

Henvisninger til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til nærværende forordning.

2. Forordning (EU) 2017/1151 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.

Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli 2031.

Artikel 21

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.

Den finder anvendelse fra den 29. maj 2028 for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj 2029 for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.

Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.

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

Artikel 11, stk. 3, finder dog anvendelse fra den 28. maj 2024.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 24. april 2024.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	M. MICHEL
Formand	*Formand*

BILAG I

EURO 7-EMISSIONSGRÆNSER

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

		Masse i køreklar stand (MRO) (kg)	Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Masse af non-methan carbonhydrider (NMHC)		Masse af nitrogenoxider (NO_x)		Samlet masse af samlede carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO_x)		Partikelmasse (PM)		Partikelantal (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategori	Klasse		ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I	MRO ≤ 1 280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II	1 280 < MRO ≤ 1 735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III	1 735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Note: ST: styret tænding
KT: kompressionstænding

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

Emissioner af forurenende stoffer	WHSC (KT) og WHTC (KT og ST)	Emissioner ved faktisk kørsel (RDE)
	pr. kWh	pr. kWh
NO_x i mg	200	260
PM i mg	8	—
PN_{10} i #	$6x10^{11}$	9×10^{11}
CO i mg	1 500	1 950
NMOG i mg	80	105
NH_3 i mg	60	85
CH_4 i mg	500	650
N_2O i mg	200	260

Note: ST: styret tænding
KT: kompressionstænding

Tabel 3: Euro 7-fordampningsemissionsgrænser for benzindrevne køretøjer i klasse M_1 og N_1

Fordampningsemissionens masse (g/prøvning)
1,5

Tabel 4: Euro 7- emissionsgrænser af bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse indtil den 31. december 2029, fordelt på drivlinjeteknologi

Emissionsgrænser i mg/km pr. køretøj	Køretøjer i klasse M_1 og N_1, undtagen N_1, gruppe III (*)				
Drivlinjeteknologi	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCH	ICEV
Emissioner af bremsepartikler (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) For køretøjer i klasse N_1, gruppe III, er de gældende grænser som følger: PEV 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV og ICEV 11 mg/km.

Tabel 5: Euro 7-emissionsgrænser af bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse fra den 1. januar 2030 efter gennemgangen, jf. artikel 18, stk. 5, fordelt på drivlinjeteknologi (køretøjer i klasse M_1 og N_1)

Emissionsgrænser	Køretøjer i klasse M_1 og N_1				
Drivlinjeteknologi	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emissioner af bremsepartikler (PM_{10})					
Bremsepartikelantalemissioner (PN)					

Tabel 6: Euro 7-emissionsgrænser af bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse fra den 1. januar 2030 efter gennemgangen, jf. artikel 18, stk. 5, fordelt på drivlinjeteknologi (køretøjer i klasse M_2 og N_2)

Emissionsgrænser	Køretøjer i klasse M_2 og N_2				
Drivlinjeteknologi	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emissioner af bremsepartikler (PM_{10})					
Bremsepartikelantalemissioner (PN)					

Tabel 7: Euro 7-emissionsgrænser af bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034 efter gennemgangen, jf. artikel 18, stk. 5, fordelt på drivlinjeteknologi (køretøjer i klasse M_3 og N_3)

Emissionsgrænser	Køretøjer i klasse M_3 og N_3				
Drivlinjeteknologi	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Emissioner af bremsepartikler (PM_{10})					
Bremsepartikelantalemissioner (PN)					

Tabel 8: Euro 7-emissionsgrænser af bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035 for alle drivlinjeteknologier, fordelt på køretøjsklasse

Emissionsgrænser	Køretøjer i klasse M_1 og N_1	Køretøjer i klasse M_2 og N_3	Køretøjer i klasse N_2 og N_3
Emissioner af bremsepartikler (PM_{10})	3 mg/km pr. køretøj		
Bremsepartikelantal emissioner (PN)			

Tabel 9: Euro 7-grænser for dækslid

Grænser for dækslid	C_1-dæk	C_2-dæk	C_3-dæk
Normale dæk			
Vinterdæk			
Specialdæk			

BILAG II

EURO 7 MINDSTEKRAV TIL BATTERIERS YDEEVNE OG HOLDBARHED

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

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid (*)
OVC-HEV	80 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

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

(*) Som angivet i bilag IV.

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

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Påbegyndelse af levetiden til 5 år eller 100 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer, der er over 5 år eller har kørt mere end 100 000 km, og op til 8 år eller 160 000 km, alt efter hvad der indtræffer først	Køretøjer op til yderligere levetid (*)
OVC-HEV	75 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

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

(*) Som angivet i bilag IV.

Tabel 3: Euro 7 Mindstekrav til ydeevnen for batteriers holdbarhed for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3

Mindstekrav til ydeevne baseret på batteriets energi	Køretøjer i deres primære levetid (*)	Køretøjer i deres yderligere levetid (*)
OVC-HEV		
PEV		

(*) Som angivet i bilag IV.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

BILAG III

PRØVNINGSBETINGELSER

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

Laboratoriemåling af udstødningsemissioner	Måling af emissioner ved faktisk kørsel (RDE)
For alle udstødningsemissionsprøvninger, der udføres ved hjælp af prøvningscyklussen i den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP) på chassisdynamometeret, finder FN-regulativ nr. 154 (*) anvendelse. Bestemmelserne vedrørende niveau 1A (WLTP i fire faser) finder anvendelse.	For prøvninger af RDE, der udføres på vej, finder FN-regulativ nr. 168 (**) anvendelse, idet emissionsevalueringen er gennemført med hensyn til WLTP i fire faser.

(*) FN-regulativ nr. 154 — Ensartede forskrifter for godkendelse af lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer for så vidt angår kriterieemissioner, emissioner af kuldioxid og brændstofforbrug og/eller måling af elektrisk energiforbrug og rækkevidde (WLTP), ændringsserie 02.

(**) FN-regulativ nr. 168, oprindelig udgave.

Tabel 2: Betingelser for prøvning af overholdelse af udstødningsemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 med alle kommercielle brændstoffer og smøremidler i overensstemmelse med de specifikationer, som fabrikanten har angivet

Laboratoriemåling af udstødningsemissioner	RDE-måling
For alle udstødningsemissionsprøvninger, der udføres ved hjælp af WHTC/WHSC-prøvningscyklusserne på motorprøvebænk, finder bilag 4 i FN-regulativ nr. 49 (*) anvendelse.	Bilag 8 i FN-regulativ nr. 49 finder anvendelse med følgende tilpasninger: i) punkt A.1.4.2.2.2.1 i tillæg 1 til bilag 8 i FN-regulativ nr. 49 læses således: »Gyldige vinduer er de vinduer, hvis gennemsnitseffekt overskrider effektgrænsen på 6 % af den maksimale motoreffekt« ii) vedrørende overensstemmelsesfaktoren (CF) i tabel 2 i punkt 6.3 i bilag 8 til FN-regulativ nr. 49 anvendes værdien = 1,0 for alle forurenende stoffer; de gældende grænser er grænserne for RDE i tabel 2 i bilag I til denne forordning.

(*) FN-regulativ nr. 49, ændringsserie 07.

Tabel 3: Betingelser for prøvning af overholdelse af fordampningsemissionsgrænser

	Prøvningsbetingelser
SHED (*)-prøvning for fordampningsemissioner	FN-regulativ nr. 154, niveau 1A (WLTP i fire faser), finder anvendelse (**).

(*) SHED: Forseglet hus til bestemmelse af fordampning.
(**) FN-regulativ nr. 154, ændringsserie 02.

Tabel 4: Betingelser for prøvning af overholdelse af emissionsgrænser af bremsepartikler

	Køretøjer i klasse M_1 og N_1	Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3
Prøvning af emissioner af bremsepartikler	Prøvning i henhold til FN's globale tekniske forskrift nr. 24 om emissioner fra bremser	

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

	Dæk i klasse C_1	Dæk i klasse C_2	Dæk i klasse C_3
Prøvning af dækslid	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN's WP.29 til prøvning af dækslid under faktiske forhold	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN's WP.29 til prøvning af dækslid under faktiske forhold	Baseret på de prøvningsmetoder, der er udviklet i FN's WP.29 til prøvning af dækslid under faktiske forhold

BILAG IV

KRAV TIL LEVETID

Tabel 1: Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende systemers levetid

Køretøjers, motorers og forureningsbegrænsende udskiftningsanordningers levetid	Køretøjer i klasse M_1, N_1 og M_2	Køretøjer i klasse N_2, $N_3 \leq$ 16 t (*) og $M_3 \leq$ 7,5 t (*)	Køretøjer i klasse $N_3 >$ 16 t (*) og $M_3 >$ 7,5 t (*)
Primær levetid	Op til 160 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	300 000 km eller 8 år, alt efter hvad der indtræffer først	700 000 km eller 12 år, alt efter hvad der indtræffer først
Yderligere levetid	Efter primær levetid og op til 200 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 375 000 km eller 10 år, alt efter hvad der indtræffer først	Efter primær levetid og op til 875 000 km eller 15 år, alt efter hvad der indtræffer først

(*) Totalmasse.

Tabel 2: Gældende holdbarhedsmultiplikatorer til justering af udstødningsemissionsgrænser i henhold til bilag 1 ved prøvning af køretøjer, motorer og forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger i yderligere levetid.

Holdbarhedsmultiplikatorer	Køretøjer i klasse M_1, N_1 og M_2	Køretøjer i klasse N_2, $N_3 \leq$ 16 t (*) og $M_3 \leq$ 7,5 t (*)	Køretøjer i klasse $N_3 >$ 16 t (*) og $M_3 >$ 7,5 t (*)
Holdbarhedsmultiplikator for yderligere levetid	1,2 for forurenende luftarter		

(*) Totalmasse.

BILAG V

ANVENDELSE AF PRØVNINGSKRAV OG ERKLÆRINGER

Tabel 1: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer for køretøjer i klasse M_1 og N_1 for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Ikke påkrævet	Valgfrit
Forurenende luftarter, PM, PN, CO_2-emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) (WLTP ved 23 °C)	Påkrævet prøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse	Påkrævet for udstødningsemissioner og OBFCM	Påkrævet for udstødningsemissioner, OBFCM og SOH-enheder til overvågning af batteriets holdbarhed
Temperaturkorrektion (omgivelsestemperatur) til bestemmelse af CO_2-emissioner (WLTP ved 14 °C)	Erklæring (*)	Ikke påkrævet	Valgfrit
Emissioner af krumtaphusgasser	Erklæring om, at der er monteret et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret (*)	Påkrævet	Valgfrit
Prøvning for fordampningsemissioner	Påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
Emissionskontrolsystemers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Korrekt drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for elektrisk rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Egendiagnose	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet
Bestemmelse af effekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Geohegn-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

(*) Den godkendende myndighed kan kræve, at der udføres en prøvning.

Tabel 2: Anvendelse af prøvningskrav for køretøjer i klasse M_1 og N_1 for medlemsstater, Kommissionen og anerkendte tredjeparter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Forurenende luftarter og PN ved prøvning på vej ved faktisk kørsel (RDE)	Påkrævet demonstrationsprøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjstyper	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Forurenende luftarter, PM, PN, CO_2-emissioner, brændstofforbrug (OBFCM), elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde (batteriets holdbarhed) (WLTP ved 23 °C)	Påkrævet prøvning for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse	Revision eller valgfri prøvning	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Temperaturkorrektion (omgivelsestemperatur) til bestemmelse af CO_2-emissioner (WLTP ved 14 °C)	Erklæring (*)	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Emissioner af krumtaphusgasser	Erklæring om, at der er monteret et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret (*)	Revision eller valgfri prøvning	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Prøvning for fordampningsemissioner	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Emissionskontrolsystemers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Laboratorieprøvning ved lav temperatur for elektrisk rækkevidde	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egendiagnose (OBD)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Bestemmelse af effekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
Geohegn-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

(*) Den godkendende myndighed kan kræve, at der udføres en prøvning.

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

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM, PN og CO_2-emissioner, brændstofforbrug (WHTC og WHSC)	Påkrævet for stammotoren i emissionsfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien (*), (**)	Påkrævet for en motor uden for familien (***)	Ikke påkrævet
Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3)	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser (**)	Ikke påkrævet	Påkrævet prøvning af et køretøj med et hvilket som helst brændstof og af enhver køretøjsklasse og eventuel nyttelast for alle motortyper hvert andet år (***)
Bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissioner og elektrisk rækkevidde for et køretøj	Licens til anvendelse af VECTO-simuleringsværktøjet-, komponentcertificering.	For komponenter. VECTO-brugskontrol (fire gange om året)	Påkrævet
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet
Emissioner af krumtaphusgasser	Kontrollér montering af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret (**)	Ikke påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Emissionskontrolsystemers holdbarhed	Erklæring (**)	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer	Erklæring (**)	Ikke påkrævet	Valgfrit (***)
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet
Bestemmelse af effekt	Påkrævet (**)	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet
OBFCM (egenmåling af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug samt nyttelast)	Påkrævet	Påkrævet	Påkrævet
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Geohegn-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet

(*) Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.
(**) Hvis der er tale om et køretøj med et emissionstypegodkendt motorsystem, er motorfabrikanten ansvarlig for at påvise køretøjets overensstemmelse i denne prøvning (motoren er typegodkendt som separat teknisk enhed).
(***) Hvis der er tale om et køretøj med et emissionstypegodkendt motorsystem, er motorfabrikanten ansvarlig for at påvise køretøjets overensstemmelse i denne prøvning, når dette er aftalt med køretøjsfabrikanten i overensstemmelse med artikel 9.

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

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hvert brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3)	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser (**)	(Se motorkrav)	Påkrævet årligt for et passende antal køretøjstyper for alle brændstoffer og for enhver køretøjsklasse, der er omfattet af emissionstypegodkendelsen (***)	Valgfrit	Påkrævet/valgfrit	Valgfrit
Forurenende luftarter, PM, PN og CO_2-emissioner, brændstofforbrug (WHTC og WHSC)	Påkrævet for stammotoren i motorfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien (*), (**)	Påkrævet for en motor i motorfamilien (**)	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet
Bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissioner og elektrisk rækkevidde for et køretøj	Udsted licens til anvendelse af VECTO-simuleringsværktøjet; udsted komponentcertifikater	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit
Verifikationsprøvningsprocedure	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emissioner af krumtaphusgasser	Kontrollér montering af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Emissionskontrolsystemers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Drift af reagensforbrugende systemer og forureningsbegrænsende systemer	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Batteriets holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Bestemmelse af effekt	Påkrævet (**)	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
OBFCM (egenmåling af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug samt nyttelast)	Påkrævet	Påkrævet	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation (**)	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit
Geohegn-teknologier (hvis relevant)	Erklæring og påvisning	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Påkrævet	Valgfrit

(*) Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.
(**) Hvis der er tale om et køretøj med et emissionstypegodkendt motorsystem, er motorfabrikanten ansvarlig for at påvise køretøjets overensstemmelse i denne prøvning (motoren er typegodkendt som separat teknisk enhed).
(***) Hvis der er tale om et køretøj med et emissionstypegodkendt motorsystem, er motorfabrikanten ansvarlig for at påvise køretøjets overensstemmelse i denne prøvning, når dette er aftalt med køretøjsfabrikanten i overensstemmelse med artikel 9.

Tabel 5: Anvendelse af prøvningskrav, erklæringer og andre krav med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted licens til anvendelse af VECTO-simuleringsværktøjet; udsted komponentcertifikater	For komponenter	Valgfrit

Tabel 6: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4 for medlemsstater, Kommissionen og anerkendte tredjeparter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Påhængskøretøjers energieffektivitet	Udsted licens til anvendelse af VECTO-simuleringsværktøjet; udsted komponentcertifikater	For komponenter	Ikke påkrævet	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit

Tabel 7: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for fabrikanter

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Forurenende luftarter, PM, PN og CO_2-emissioner og brændstofforbrug (WHTC og WHSC)	Påkrævet for stammotoren i motorfamilien og erklæring for alle medlemmer i familien (**)	Påkrævet for en motor i motorfamilien	Foretages kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hver type af brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3)	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser	Ikke påkrævet	
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO_2-emissioner	Påkrævet	Påkrævet	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet	
Emissioner af krumtaphusgasser	Kontrollér montering af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet	
Emissionskontrolsystemers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet	
Bestemmelse af effekt	Påkrævet	Ikke påkrævet	
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet	
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Fortages kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Ikke påkrævet	
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation (*)	Ikke påkrævet	

(*) Kun hvis motorfabrikanten leverer disse systemer sammen med motoren.
(**) Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.

Tabel 8: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse og udvidelse af typegodkendelse for motorer til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 for medlemsstater, Kommissionen og anerkendte tredjeparter

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning	Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	—	—
Forurenende luftarter, PM, PN og CO_2-emissioner og brændstofforbrug (WHTC og WHSC)	Påkrævet for stammotoren og erklæring for alle medlemmer i motorfamilien (**)	Revision eller valgfri prøvning	Foretages kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4	Foretages kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4
Forurenende luftarter, PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE) for hver type af brændstof og for den pågældende køretøjskategori (M_2, M_3, N_2 og N_3)	Påkrævede demonstrationsprøvninger for alle brændstoffer, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, pr. køretøjstype og overensstemmelseserklæring for alle brændstoffer, alle værdier af nyttelast og alle relevante køretøjsklasser	Ikke påkrævet		
Prøvning af motor med henblik på verificering af data, der er nødvendige for bestemmelse af CO_2-emissioner	Påkrævet	Påkrævet		
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Erklæring	Ikke påkrævet		
Emissioner af krumtaphusgasser	Kontrollér montering af et lukket krumtaphussystem eller forbindelse til udstødningsrøret	Ikke påkrævet		
Emissionskontrolsystemers holdbarhed	Erklæring	Ikke påkrævet		
Bestemmelse af effekt	Påkrævet	Ikke påkrævet		
Egendiagnose (OBD-familieniveau)	Erklæring	Ikke påkrævet		
Egenmålingssystemer (OBM-familieniveau)	Udføres kun med det komplette køretøj som anført i tabel 3 og 4			
Motoreffekt	Påkrævet	Ikke påkrævet		

Prøvningskrav for hvert brændstof	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning	Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	—	—
Beskyttelse mod ulovlige indgreb, sikkerhed og cybersikkerhed	Erklæring og dokumentation (*)	Ikke påkrævet		

(*) Kun hvis motorfabrikanten leverer disse systemer sammen med motoren.
(**) Understøttet af data fra motorprøvning af alle effektværdier.

Tabel 9: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse af forureningsbegrænsende systemer for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Påvisning af ydeevne og holdbarhed med ældede dele	Påkrævet/erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit
Kontrol af holdbarhedskrav under faktiske forhold (RDE-prøvning med ældede køretøjer)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit

Tabel 10: Anvendelse af prøvningskrav og erklæringer med henblik på typegodkendelse af forureningsbegrænsende systemer for medlemsstater, Kommissionen og anerkendte tredjeparter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning		
	Prøvning ved produktionens overensstemmelse					
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Påvisning af ydeevne og holdbarhed med ældede dele	Påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit	Valgfrit
Kontrol af holdbarhedskrav under faktiske forhold (RDE-prøvning med ældede køretøjer)	Erklæring	Ikke påkrævet	Valgfrit	Valgfrit	Påkrævet	Valgfrit

Tabel 11: Anvendelse af prøvningskrav ved typegodkendelse af bremsesystemer for fabrikanter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning
Emissionsprøvning af bremsesystemer i WLTP-bremsecyklus	Påkrævet	Påkrævet	Ikke påkrævet

Tabel 12: Anvendelse af prøvningskrav ved typegodkendelse af bremsesystemer for medlemsstater, Kommissionen og anerkendte tredjeparter

Prøvningskrav	Prøvninger og krav for emissionstypegodkendelse	Prøvning ved produktionens overensstemmelse	Prøvning ved overensstemmelse efter ibrugtagning		Prøvninger i forbindelse med markedsovervågning	
Relevant aktør	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Typegodkendende myndighed	Kommissionen og anerkendte tredjeparter	Markedsovervågningsmyndigheder	Kommissionen og anerkendte tredjeparter
Emissionsprøvning af bremsesystemer i WLTP-bremsecyklus	Påkrævet	Revision eller valgfri prøvning	Ikke påkrævet	Valgfrit til kontrol af andelen af friktionsbremsning	Valgfrit til kontrol af andelen af friktionsbremsning	Valgfrit til kontrol af andelen af friktionsbremsning

BILAG VI

SAMMENLIGNINGSTABEL

1. Forordning (EF) nr. 715/2007

Forordning (EF) nr. 715/2007	Nærværende forordning
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 2, stk. 2	Artikel 5, stk. 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4, stk. 1, første afsnit	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, andet afsnit	Artikel 4, stk. 2
Artikel 4, stk. 2	Artikel 7, stk. 1
Artikel 4, stk. 3	Artikel 7, stk. 4
Artikel 4, stk. 4	Artikel 14, stk. 3 og 4
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5, stk. 2	Artikel 4, stk. 5
Artikel 5, stk. 3	Artikel 14
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 11
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 19
Artikel 14	—
Artikel 15	Artikel 17
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 20
Artikel 18	Artikel 21
Bilag I	Bilag I
Bilag II	—

2. Forordning (EF) nr. 595/2009

Forordning (EF) nr. 595/2009	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, første afsnit	Artikel 2
Artikel 2, andet afsnit	—
Artikel 2, tredje afsnit	—
Artikel 2, fjerde afsnit	—
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4, stk. 1	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4, stk. 2	Artikel 7, stk. 1
Artikel 4, stk. 3	Artikel 14
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 2
Artikel 5, stk. 2	Artikel 4, stk. 4
Artikel 5, stk. 3	Artikel 4, stk. 5
Artikel 5, stk. 4	Artikel 14
Artikel 5a	Artikel 4, stk. 6
Artikel 5b	Artikel 10, stk. 6 og 7
Artikel 5c, litra a)	Artikel 14, stk. 4, litra d)
Artikel 5c, litra b)	Artikel 14, stk. 4, litra j)
Artikel 5c, litra c)	Artikel 14, stk. 4, litra b)
Artikel 7	Artikel 12
Artikel 8	Artikel 10, stk. 6, og artikel 10, stk. 7
Artikel 9	Artikel 11
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 19
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 17
Artikel 13a	Artikel 17
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 20
Artikel 18	Artikel 21
Bilag I	Bilag I
Bilag II	—