Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/1257

8.5.2024

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2024/1257

av den 24 april 2024

om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) I Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/591 ([3]) om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2030 anges – som ett av unionens sex tematiska mål för perioden fram till och med den 31 december 2030 – eftersträvandet av nollföroreningar, även med hänsyn till skadliga kemikalier, i syfte att uppnå en giftfri miljö, inbegripet för luft, vatten och mark, såväl som ljus- och bullerföroreningar, samt skydd för människors, djurs och ekosystems hälsa och välbefinnande mot miljörelaterade risker och negativa konsekvenser.

(2) Den europeiska gröna given, som antogs i ett meddelande från kommissionen av den 11 december 2019, utgör unionens strategi för att inleda en omställning som syftar till att senast 2050 uppnå en klimatneutral, ren och cirkulär ekonomi, varvid naturresursförvaltning ska optimeras och föroreningar minimeras samtidigt som man är medveten om behovet av djupgående förändringar. Unionen har även åtagit sig att följa FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling och dess mål för hållbar utveckling. I den strategi för hållbar och smart mobilitet som kommissionen antog i december 2020 och den EU-handlingsplan: *Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark* som kommissionen antog i maj 2021 tas aspekterna av den europeiska gröna given avseende föroreningar från transporter särskilt upp. Andra, för det initiativet särskilt relevanta åtgärder inbegriper till exempel förslaget till omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG ([4]), den nya industristrategi för EU som kommissionen lade fram i mars 2020, den översyn genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU)

([1]) EUT C 228, 29.6.2023, s. 103.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 mars 2024 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 12 april 2024.
([3]) Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/591 av den 6 april 2022 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2030 (EUT L 114, 12.4.2022, s. 22).
([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

2023/851 ([5]) av de normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon som anges i Europaparlaments och rådets förordning (EU) 2019/631 ([6]) samt det förslag till översyn av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 ([7]).

(3) Den inre marknaden är ett område där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital ska säkerställas. Därför infördes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 ([8]) ett omfattande system för typgodkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

(4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och reservdelar med avseende på utsläpp (*typgodkännande avseende utsläpp*) bör även fortsättningsvis vara harmoniserade för att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl och att det finns en hög nivå av miljö- och hälsoskydd i alla medlemsstater.

(5) En framgångsrik omställning till utsläppsfri mobilitet kräver ett integrerat angreppssätt och ett passande gynnsamt klimat för att stimulera innovation och bibehålla unionens tekniska ledarskap inom vägtransportsektorn. Ett sådant klimat inbegriper offentliga och privata investeringar i forskning och innovation, ett allt större utbud av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur, integrering i energisystemen samt hållbar materialförsörjning och hållbar tillverkning, återanvändning och materialåtervinning av batterier i unionen. För att inrätta ett sådant klimat krävs samordnade åtgärder på unionsnivå samt nationella, regionala och lokala nivåer.

(6) För att stödja omställningen till ren mobilitet samtidigt som man återindustrialiserar unionen och stöder medborgarna är det nödvändigt att priserna för privata och kommersiella fordon bibehålls på en överkomlig nivå för enskilda personer och företag. Detta skulle bidra till att upprätthålla livskvaliteten, den industriella konkurrenskraften och innovationen samt stödja skapandet av arbetstillfällen och kompetensutvecklingen inom sektorn.

(7) En socialt godtagbar och rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet bör säkerställas. Det är därför viktigt att beakta de sociala följdverkningarna av en sådan omställning i bilindustrins hela värdekedja och att proaktivt ta itu med konsekvenserna för sysselsättningen. Inom ramen för mekanismen för en rättvis omställning ska riktade program på unionsnivå samt nationell och regional nivå fastställas, såsom utarbetandet av planer för en rättvis omställning för fordonsberoende regioner, för omskolning, kompetensutveckling och omplacering av arbetstagare samt utbildnings- och arbetssökandeinitiativ i negativt påverkade samhällen och regioner i nära dialog med arbetsmarknadens parter och behöriga myndigheter. Som ett led i denna omställning är det nödvändigt att stärka kvinnors sysselsättning samt lika möjligheter i den sektorn.

(8) Denna förordning är en separat regleringsakt för det EU-typgodkännandeförfarande som fastställs i bilaga II till förordning (EU) 2018/858. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om sanktioner, samt dess kraftfulla genomförandemekanism för överensstämmelse, är tillämpliga fullt ut.

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner (EUT L 110, 25.4.2023, s. 5).

([6]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbetning) (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

([7]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

([8]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

(9) Motiverade klagomål från fysiska eller juridiska personer kan utgöra en viktig informationskälla för såväl marknadskontrollmyndigheter som godkännandemyndigheter. Fastställandet av enkla och proportionella processer som gör det möjligt för fysiska och juridiska personer att lämna in motiverade klagomål till respektive myndigheter när de har anledning att tro att denna förordning inte efterlevs kan i detta sammanhang bidra till tillämpningen och verkställandet av denna förordning. Dessa klagomål bör av nationella myndigheter betraktas som en riskfaktor vid beslut om marknadskontroll eller överensstämmelse hos fordon i drift.

(10) I denna förordning bör gemensamma administrativa bestämmelser och krav fastställas för utsläpp från fordon och batteriers hållbarhet, medan de tekniska delarna bör fastställas i genomförandeakter som antas i enlighet med granskningsförfarandet.

(11) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och reservdelar med avseende på utsläpp fastställs för närvarande i två förordningar som gäller för typgodkännande avseende utsläpp från lätta respektive tunga fordon, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 ([9]) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 ([10]).

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

(13) Vidare antogs de nuvarande utsläppsgränserna för tunga fordon 2009 på grundval av den då tillgängliga tekniken. Sedan dess har tekniken utvecklats och den utsläppsnivå som kan uppnås med en kombination av nuvarande teknik är mycket lägre än den som kunde uppnås för mer än 15 år sedan. Denna tekniska utveckling bör återspeglas i utsläppsgränser som bygger på den senaste befintliga tekniken och kunskapen om utsläppsbegränsning och gälla för alla relevanta föroreningar.

(14) I unionen har avgasutsläppen av partiklar som är större än 23 nanometer (PN23) med avseende på partikelantalet (PN) kontrollerats sedan 2011 för lätta fordon och sedan 2013 för tunga fordon. Eftersom befintlig teknik samt FN:s globala tekniska föreskrift nr 15 medger mätning av utsläpp av antalet partiklar utsläpp ner till tio nanometer (PN10), är det lämpligt att tillämpa partikelgränser på PN10 för samtliga fordon som omfattas av denna förordning. Fastställandet för första gången av särskilda gränsvärden för PN10-utsläpp kommer att driva på en global harmonisering av förbättrad kontroll och mätning av partikelantalet, och unionen bör uppmuntra FN:s världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter (FN WP.29) att anpassa relevanta FN-föreskrifter för fordon till detta.

(15) Förenkling kan uppnås genom att avskaffande av provningar som inte behövs, genom hänvisningar till standarder i befintliga FN-föreskrifter där så är tillämpligt och genom att säkerställande av att det finns enhetliga förfaranden och provningar för de olika faserna av typgodkännandet avseende utsläpp.

(16) För att säkerställa att utsläppen från både lätta och tunga fordon begränsas vid verklig körning krävs att fordonen provas under verkliga körförhållanden som är statistiskt relevanta, med ett minimum av restriktioner, gränser och andra körkrav. Sådan provning på väg bör baseras på normal körning och utesluta partisk körning.

(17) Enligt förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 ska fordon uppfylla utsläppsgränserna under en viss tidsperiod, vilket inte motsvarar fordonens genomsnittliga livslängd. Det är därför lämpligt att fastställa hållbarhetskrav som återspeglar den genomsnittliga förväntade livslängden för fordon i unionen.

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

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

(18) Medlemsstaterna uppmuntras att utveckla och genomföra strategier för att främja fordonsparkens förnyelse i syfte att underlätta en gradvis omställning av fordonsparken till fordon med minskade utsläpp, vilket skulle bidra till ett renare och mer hållbart transportekosystem.

(19) Det finns nu tillgänglig teknik som används i hela världen för att begränsa avdunstningsutsläppen av flyktiga organiska föreningar vid användning och parkering av ett fordon som drivs med bensinbränsle. Det är därför lämpligt att fastställa utsläppsgränserna för sådana flyktiga organiska föreningar på en lägre nivå.

(20) Andra utsläpp än avgaser består av partiklar som avges från fordonens däck och bromsar. Utsläpp från däck beräknas vara den största källan till att mikroplaster släpps ut i miljön. Den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag till förordning visar att andra utsläpp än avgaser förväntas utgöra upp till 90 % av alla partiklar som släpps ut från vägtransporter år 2050, eftersom avgaspartiklarna kommer att minska på grund av fordonens elektrifiering. Dessa andra utsläpp än avgaser bör därför mätas och begränsas. Kommissionen bör främja FN WP.29:s arbete så att dess mål kan uppnås inom fastställd tid, vilket skulle återspegla en hög ambitionsnivå som står på solida vetenskapliga och tekniska grundvalar, samt gränsvärden för slitage kan fastställas på grundval av de senaste metoderna. I den händelse att FN WP.29 inte har antagit enhetliga bestämmelser om gränsvärden för däckslitage senast den 1 juli 2026 för däck av klass C_1, den 1 april 2028 för däck av klass C_2 eller den 1 april 2030 för däck av klass C_3 bör kommissionen anta en delegerad akt med syftet att uppnå unionens mål att minska utsläppen av mikroplaster i miljön med 30 % fram till 2030 och baserad på senaste gränsvärden för slitage. De särskilda egenskaperna hos fordon med drivbatterier, inbegripet laddhybridfordon och batterielfordon, bör utvärderas under utarbetandet av den delegerade akten.

(21) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 ([11]) regleras växlingsindikatorer vars huvudsakliga syfte är att minimera fordonets bränsleförbrukning när föraren följer anvisningarna. Kraven i samband med utsläpp av föroreningar under verkliga förhållanden, även när växlingsindikatorn följs, bör emellertid behandlas i den här förordningen.

(22) Fordon med drivbatterier, inklusive laddhybridfordon och batterielfordon, bidrar till att minska koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn. För att vinna och öka konsumenternas förtroende för sådana fordon måste de vara effektiva och hållbara. Det är därför viktigt att kräva att drivbatterierna behåller en stor del av sin ursprungliga kapacitet efter många års användning. Ett sådant krav vore särskilt viktigt för köpare av begagnade elfordon, eftersom det skulle säkerställa att fordonet fortsätter att fungera som förväntat. Övervakning av drivbatteriernas hälsotillstånd bör därför krävas för alla fordon som använder drivbatterier. Dessutom bör det införas minsta prestandakrav för batteriers hållbarhet i personbilar och lätta nyttofordon, med beaktande av FN:s globala tekniska föreskrift nr 22.

(23) System för ombordövervakning (*OBM-system*) och ombordsystem för övervakning av bränsle- och elenergiförbrukning (*OBFCM-system*) använder data som har genererats av fordonet för att övervaka dess efterlevnad av denna förordning. När så är lämpligt ska sådana data omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 ([12]).

(24) Manipulering av fordon för att ta bort eller inaktivera delar av de utsläppsbegränsande systemen är ett välkänt problem. Detta leder till okontrollerade utsläpp och bör därför förhindras, och effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner bör tillämpas. Manipulering av vägmätaren leder till felaktiga körsträckor och försvårar en

([11]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) 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 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1).

([12]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data och om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (dataförordningen) (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

korrekt kontroll av fordonet i drift. Det är därför av yttersta vikt att garantera högsta möjliga säkerhetsskydd för dessa system, med säkerhetscertifikat och lämpligt skydd mot manipulering för att säkerställa att varken utsläppsbegränsande system eller fordonets vägmätare kan manipuleras.

(25) För att förhindra att åtgärder mot manipulering otillbörligen hämmar konkurrensen bör möjligheten att tillåta oberoende operatörer att utveckla, distribuera, installera och aktivera reservdelar för eftermarknaden bibehållas i denna förordning. Tillverkare bör därför inte neka oberoende operatörer tillgång till den information och de verktyg och processer som är absolut nödvändiga för utveckling och installation av sådana reservdelar. Godkännande av och beviljande av tillstånd till oberoende aktörer för att dessa ska få tillgång till fordons säkerhetsanordningar bör ske i enlighet med förordning (EU) 2018/858.

(26) För att unionens mål för luftkvalitet ska kunna uppnås krävs fortsatta ansträngningar för att minska fordonsutsläppen. Användning av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier bör vara förbjuden enligt denna förordning. Detta förbud är oundgängligt för att värna dessa mål. Vid bedömningen av situationer då manipulationsanordningar eller manipulationsstrategier kan ha använts, bör det göras en vid bedömning och tolkning av dessa situationer i överensstämmelse med Europeiska unionens domstols rättspraxis för manipulationsanordningar inom ramen för förordning (EG) nr 715/2007. Alla anordningar eller strategier som gör gränsvärden för avgasutsläpp och andra utsläpp än avgaser samt kraven på provningsförhållanden enligt den här förordningen mindre verkningsfulla, som får ett icke överensstämmande fordon att verka uppfylla kraven eller som leder till felaktiga provningsresultat bör beaktas vid avgörandet av huruvida manipulationsanordningar eller manipulationsstrategier föreligger. Konstruktion, tillverkning och montering av fordon med sådana manipulationsanordningar eller manipulationsstrategier bör vara belagda med sanktioner.

(27) Givare som monteras på fordon används redan för att upptäcka avvikelser i utsläpp och för att begära reparationer genom systemet för omborddiagnos (*OBD-systemet*). Det OBD-system som för närvarande används upptäcker dock inte fel på ett korrekt sätt och i tid, och det uppmanar inte tillräckligt till reparationer i tid. Det är därför möjligt att fordonen har mycket högre utsläpp av föroreningar än vad som är tillåtet. De givare som hittills har använts för OBD-system kan också användas för att övervaka och kontrollera fordonens avgasutsläpp på kontinuerlig basis via ett OBM-system. OBM-systemet varnar också användaren om att utföra reparationer av motorn eller de utsläppsbegränsande systemen när sådana reparationer behövs. Det är därför lämpligt att kräva att ett sådant system installeras och att dess tekniska krav regleras. De åtgärder som dessa system kräver får inte leda till att trafiksäkerheten äventyras.

(28) Tillverkare kan välja att tillverka fordon som inkluderar avancerade optioner, såsom geofencing. En annan option som tillverkare har är att tillverka *Euro 7ext*-fordon, som är fordon av kategori N2 med en totalvikt på mellan 3,5 och 5 ton som härrör från en fordonstyp av kategori N1 för vilka ett N2-typgodkännande för utsläpp kan beviljas på tillverkarens begäran om fordonet uppfyller kraven för en fordonstyp av kategori N1. Konsumenter och nationella myndigheter bör kunna identifiera sådana fordon genom lämplig dokumentation.

(29) Miljöuppgifter om fordonstyper bör göras tillgängliga för fordonsanvändarna. Ett miljöfordonspass (*Environmental Vehicle Passport, EVP*) bör därför göras tillgängligt för varje fordon. Fordonsanvändarna bör även ha tillgång till aktuell information om bränsleförbrukning, drivbatteriernas hälsotillstånd, utsläpp av föroreningar samt annan relevant information som genereras av ombordsystem och ombordövervakning.

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

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

(32) I förordningarna (EU) 2019/631 och (EU) 2019/1242 regleras de genomsnittliga koldioxidutsläppen för fordonsparken av nya motorfordon i unionen. Förfaranden och metoder för att exakt fastställa koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, räckvidd med eldrift och motoreffekt för enskilda fordon bör införas vid typgodkännande avseende utsläpp, inbegripet uppdatering och utveckling av beräkningsverktyget för fordonsenergiförbrukning (*Vecto*) för att bättre beakta bland annat tyngre fordonskombinationers energieffektivitet.

(33) Även om begreppet hälsotillstånd (*state of health, SOH*) ofta används för att hänvisa till ett drivbatteris hälsa vid en viss tidpunkt i dess livscykel, är detta begrepp inte allmänt definierat och fastställs med hjälp av en rad olika metoder, såsom *status för certifierad energi* och *status för certifierad räckvidd*. Båda måtten motsvarar en procentandel av den certifierade batterienergin eller den certifierade räckvidd med eldrift som återstår vid en given tidpunkt.

(34) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om följande:

— Tillverkares skyldigheter som en del av typgodkännandet, och de förfaranden, provningar och metoder som ska tillämpas för försäkran om överensstämmelse, kontroll av produktionsöverensstämmelse, kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift, marknadskontroll och miljöfordonspass.

— Krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med fordonens, systemens, komponenternas och de separata tekniska enheternas hållbarhet samt OBM-systemens registrerings- och kommunikationsmöjligheter, även i syfte att utföra periodiska tekniska inspektioner och kontroller av trafiksäkerheten.

— Metoder och provningar för att i) mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg samt användning av mobila system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning, ii) fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, räckvidd med eldrift och motoreffekt, iii) fastställa energieffektiviteten för släpfordon av kategorierna O3 och O4, iv) mäta vevhusutsläpp, avdunstningsutsläpp och bromsutsläpp, v) utvärdera efterlevnaden av minsta prestandakrav för batteriers hållbarhet, vi) bedöma överensstämmelsen för motorer och hos fordon i drift, vii) bedöma funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, viii) säkerställa och bedöma åtgärder som rör manipulationsanordningar och manipulationsstrategier, inbegripet sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering, ix) bedöma funktion hos fordonstyper som godkänts enligt vissa särskilda beteckningar, x) utvärdera uppfyllandet av kraven för de typgodkännanden avseende utsläpp som är tillämpliga på fordon som konstruerats av tillverkare av små och ultrasmå volymer, xi) fastställa avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier samt xii) mäta däckslitage.

— Metoder, krav och provningar, inbegripet tröskelvärden för överensstämmelse, för att säkerställa prestanda hos OBFCM-system samt OBD- och OBM-system samt givarna för sådana system och kommunikation till utrustning utanför fordonet av data som registrerats av sådana system.

— Metoder, krav och specifikationer för växlingsindikatorer.

— Egenskaper och prestanda hos förarvarningssystem och metoder för motivationssystem samt metoder för att bedöma om systemen fungerar.

— Prestandakrav för provningsutrustning.

— Specifikation av referensbränslen.

— Miljöfordonspassets format, uppgifter och metod för överföring av miljöfordonspassets uppgifter.

— Krav och information som ska tillhandahållas av tillverkare av fordon, inbegripet etappvis färdigbyggda fordon.

— Tekniska delar, administrativa krav och dokumentationskrav för typgodkännande avseende utsläpp, marknadskontroller, kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av produktionsöverensstämmelse samt rapporteringsskyldigheter.

(35) Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([13]). För att säkerställa kontinuitet vad avser vissa befintliga rättsliga skyldigheter i fråga om metoder för mätning av utsläppen av föroreningar från fordonstyper av kategorierna M1 och N1, bör metoderna för mätning av avgasutsläpp och avdunstningsutsläpp återspegla dem som fastställs i förordning (EU) 2017/1151 i dess tillämpliga lydelse vid tidpunkten för antagandet av genomförandeakten.

(36) I syfte att vid behov ändra eller komplettera icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på provningsförhållanden som bygger på uppgifter som samlas in vid provning av Euro 7-fordon, Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck, provningskrav, särskilt med hänsyn till den tekniska utvecklingen och uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon, införande av ytterligare fordonsoptioner och fordonsbeteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkare, fastställande av gränsvärden för bromspartikelutsläpp, utsläppsgränser för formaldehyd för fordon av kategorierna M2, M3, N2, och N3 och provningsförhållanden för fordon av kategorierna M2, M3, N2 och, på vissa villkor, gränsvärden för slitage för däcktyper samt minsta prestandakrav för batterier och åldringfaktorer på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon, fastställande av särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M2, M3, N2, och N3 samt tillämpning av provningskrav och försäkringar. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([14]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter ska Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(37) Unionen är part i överenskommelsen av den 20 mars 1958 om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade på grundval av dessa föreskrifter ([15]). De krav som fastställs i denna förordning bör när så är lämpligt anpassas till de normer som fastställs i FN-föreskrifterna eller i förekommande fall eventuella senare ändringar av dessa FN-föreskrifter, särskilt när det gäller gränsvärden för bromspartikelutsläpp, gränsvärden för slitage för däcktyper samt fastställandet av minsta prestandakrav för batterier.

(38) När sådana gränsvärden eller krav i ett förslag till en FN-föreskrift eller en ändring av en FN-föreskrift har godkänts i enlighet med artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och rådets beslut 97/836/EG ([16]), bör dessa gränsvärden eller krav införlivas i denna förordning. Befogenheten att anta akter om detta i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör därför delegeras till kommissionen.

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).
([14]) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.
([15]) EGT L 346, 17.12.1997, s. 81.
([16]) Rådets beslut av den 27 november 1997 om Europeiska gemenskapens anslutning av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter ("Reviderad överenskommelse av år 1958") (97/836/EG) (EGT L 346, 17.12.1997, s. 78).

(39) Eftersom reglerna för typgodkännande avseende utsläpp för motorfordon och motorer och för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon uppdateras och konsolideras i denna förordning, bör förordningarna (EG) nr 595/2009 och (EG) nr 715/2007 upphävas och ersättas av den här förordningen, i syfte att förtydliga, förenkla och göra det hela mer överskådligt.

(40) För tydlighetens, rationalitetens och förenklingens skull bör följande akter som antagits enligt förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 upphävas genom den här förordningen: Kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 ([17]), kommissionens förordning (EU) 2017/1151 ([18]), kommissionens förordning (EU) 2017/2400 ([19]) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 ([20]).

(41) När de åtgärder som föreskrivs i denna förordning medför behandling av personuppgifter bör denna behandling genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/679 ([21]) och (EU) 2018/1725 ([22]) samt relevant nationell rätt i enlighet med de förordningarna.

(42) Det är viktigt att ge medlemsstaterna, nationella myndigheter och ekonomiska aktörer tillräckligt med tid för att förbereda sig för tillämpningen av de nya regler som införs genom denna förordning samt de genomförandeakter och delegerade akter som antas med stöd av den. Tillämpningsdatumet bör därför skjutas upp och olika tillämpningsdatum bör fastställas för nya och befintliga typer. För lätta fordon bör tillämpningsdatumet vara så snart som det är tekniskt och ekonomiskt möjligt, men för tunga fordon och släpfordon kan tillämpningsdatumet skjutas upp, eftersom omställningen till utsläppsfria fordon kommer att ta längre tid för tunga fordon.

(43) För fordon av kategorierna M2 och M3 för vilka ett nollutsläppsmål på 100 % har fastställts från och med rapporteringsperioden 2030 i förordning (EU) 2019/1242 bör övergångsåtgärder fastställas i den här förordningen för att säkerställa samstämmighet med de skyldigheter som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 och för att säkerställa att de investeringar som krävs förblir proportionella.

(44) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att fastställa gemensamma tekniska krav och administrativa bestämmelser för typgodkännande avseende utsläpp och marknadskontroll av fordon av kategorierna M och N och för system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp från dem samt att eftersträva en hög nivå av miljö- och hälsoskydd, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och sina verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

([17]) Kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 av den 25 maj 2011 om tillämpning och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om ändring av bilagorna I och III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 167, 25.6.2011, s. 1).

([18]) Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

([19]) Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1).

([20]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 (EUT L 205, 5.8.2022, s. 145).

([21]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

([22]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

INNEHÅLL, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Innehåll

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

2. I denna förordning fastställs även regler för typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift, marknadskontroll av system för ombordövervakning, hållbarhet för utsläppsbegränsande system och drivbatterier liksom säkerhetsbestämmelser för att begränsa manipulering och åtgärder för cybersäkerhet samt regler för noggrann bestämning av koldioxidutsläpp, räckvidd med eldrift, bränsle- och elenergiförbrukning och energieffektivitet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning är tillämplig på motorfordon av kategorierna M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 och N_3 samt släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858, inbegripet sådana som är utformade och konstruerade i en eller flera etapper, samt på system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, och däck av klasserna C_1, C_2 och C_3 enligt vad som anges i FN-föreskrifterna nr 117 ([23]), med undantag för däck med isgreppsmärkning.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning ska de relevanta definitionerna i förordning (EU) 2018/858 gälla.

I denna förordning gäller dessutom följande definitioner:

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

2. *beviljande typgodkännandemyndighet*: godkännandemyndighet som beviljar typgodkännande avseende utsläpp.

3. *produktionsöverensstämmelse*: den aktivitet som utförs med avseende på nya fordon, separata tekniska enheter eller komponenter som valts ut i tillverkarens lokaler för att säkerställa att de produkter som släpps ut på marknaden uppfyller kraven i denna förordning.

4. *överensstämmelse hos fordon i drift*: den aktivitet som utförs med avseende på fordon i trafik, system, separata tekniska enheter eller komponenter i syfte att kontrollera uppfyllande av de hållbarhetskrav som fastställs i denna förordning.

5. *motor*: ett fordons förbränningsmotor.

6. *utsläpp*: avgasutsläpp och andra utsläpp än avgaser från ett motorfordon.

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

8. *gasformiga föroreningar*: utsläpp av kemiska gasformiga ämnen, med undantag för koldioxid.

([23]) Föreskrifter nr 117 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av däck med avseende på däck-/vägbanebuller och väggrepp på vått underlag och/eller rullmotstånd.

9. *koldioxid* eller CO_2: koldioxid som släpps ut från avgasrör.

10. *kväveoxider* eller NO_x: summan av den kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO_2) som släpps ut från avgasröret.

11. *dikväveoxid* eller N_2O: dikväveoxid som släpps ut från avgasröret.

12. *partikelmassa* eller *PM*: material som släpps ut från avgasröret eller bromsarna och som samlas upp på ett filtermedium.

13. *partikelmassa mindre än 10 µm* eller PM_{10}: partiklar med en diameter mindre än 10 µm.

14. *partikelantal* eller *PN*: det totala antalet fasta partiklar som släpps ut från avgasröret eller avges från bromsarna.

15. *PN10*: det totala antalet fasta partiklar som släpps ut från avgasröret eller avges från bromsarna och som har en diameter på minst 10 nm.

16. *kolmonoxid* eller *CO*: kolmonoxid som släpps ut från avgasröret.

17. *metan* eller CH_4: metan som släpps ut från avgasröret.

18. *totala kolväten*: de totala kolväten som släpps ut från avgasröret.

19. *andra kolväten än metan*: de totala kolväten, med undantag för metan, som släpps ut från avgasröret.

20. *andra organiska gaser än metan*: summan av icke-syrehaltiga och syrehaltiga kolväten, med undantag för metan, som släpps ut från avgasröret.

21. *ammoniak* eller NH_3: ammoniak som släpps ut från avgasröret.

22. *formaldehyd*: formaldehyd som släpps ut från avgasröret.

23. *WHTC*: den internationella harmoniserade transienta körcykeln i enlighet med punkt 7.2.1 i bilaga 4 till FN-föreskrifter nr 49 ([24]).

24. *WHSC*: den internationella harmoniserade stationära körcykeln i enlighet med punkt 7.2.2 i bilaga 4 till FN-föreskrifter nr 49.

25. *elenergiförbrukning*: den takt i vilken ett fordon förbrukar elenergi från sitt eller sina drivbatterier vid angivna användningsförhållanden.

26. *bränsleförbrukning*: den takt i vilken ett fordon förbrukar bränsle vid angivna användningsförhållanden.

27. *beräkningsverktyg för fordonsenergiförbrukning* eller *Vecto*: simuleringsverktyg som används för att fastställa koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och räckvidd med eldrift för tunga fordon.

28. *avdunstningsutsläpp*: ångor av kolväten som avges från ett fordons bränslesystem, med undantag för avgasutsläpp.

29. *vevhusutsläpp*: gasformiga föroreningar från de utrymmen i eller utanför en motor som är kopplade till oljetråget genom inre eller yttre ledningar.

30. *bromspartikelutsläpp*: partiklar som avges från ett fordons bromssystem.

31. *däckslitage*: den massa material som går förlorad från däcket på grund av slitageprocessen och som släpps ut i miljön.

32. *andra utsläpp än avgaser*: avdunstningsutsläpp, utsläpp genom däckslitage och bromsutsläpp.

33. *utsläpp av föroreningar:* avgasutsläpp och andra utsläpp än avgaser som inte är koldioxidutsläpp.

34. *utsläppsbegränsande anordning*: en anordning i ett fordon som reglerar eller begränsar utsläpp av föroreningar.

35. *utsläppsbegränsande system*: de utsläppsbegränsande anordningar som är installerade i ett fordon, inklusive alla styrenheter och programvaror som styr deras användning.

([24]) Föreskrifter nr 49 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning samt motorer med gnisttändning för användning i fordon.

36. *ursprungligt utsläppsbegränsande system*: utsläppsbegränsande system eller en kombination av sådana system som omfattas av det typgodkännande som beviljats för fordonet i fråga.

37. *ersättande utsläppsbegränsande system*: utsläppsbegränsande system eller en kombination av sådana system som är avsedd att ersätta ett ursprungligt utsläppsbegränsande system och som kan godkännas som separat teknisk enhet.

38. *system för omborddiagnos* eller *OBD-system*: system som finns ombord på ett fordon, som kan generera diagnosinformation ombord (OBD-information), enligt definitionen i artikel 3.49 i förordning (EU) 2018/858, och som kan kommunicera denna information till utrustning utanför fordonet.

39. *system för ombordövervakning* eller *OBM-system*: system som finns på ett fordon och som kan övervaka avgasutsläpp, upptäcka utsläppsöverskridanden vad gäller avgaser samt kommunicera den informationen tillsammans med informationen om hälsotillstånd till utrustning utanför fordonet.

40. *ombordsystem för övervakning av bränsle- och elenergiförbrukning* eller *OBFCM-system*: programvara eller hårdvara som finns på ett fordon och som detekterar och använder parametrar för fordon, motor, bränsle- eller elenergi och nyttolast/vikt i syfte att bestämma och lagra data om bränsle- och elenergiförbrukning och andra parametrar som är relevanta för att bestämma fordonets bränsle- eller elenergiförbrukning och energieffektivitet i fordonet.

41. *manipulationsanordning*: del av design som gör att ett fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning när det körs utanför en föreskriven provning ändå verkar uppfylla kraven när det provas, eller som manipulerar uppgifter om givare, bränsle- eller elenergiförbrukning, räckvidd med eldrift eller batterihållbarhet.

42. *manipulationsstrategi*: strategi som gör att ett fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning när det körs utanför en föreskriven provning ändå verkar uppfylla kraven när det provas, eller som manipulerar uppgifter om givare, bränsle- eller elenergiförbrukning, räckvidd med eldrift eller batteriets hållbarhet.

43. *utsläpp vid verklig körning* eller *RDE*: utsläpp från ett fordon vid de förhållanden som anges i tabellerna 1 och 2 i bilaga III.

44. *vägmätare*: instrument som visar den totala sträcka som fordonet har kört sedan det tillverkades.

45. *manipulering*: inaktivering eller ändring av motor eller elektrisk motor, utsläppsbegränsande anordningar och system, framdrivningssystem, drivbatteri, vägmätare, OBFCM-system, OBD-system eller OBM-system, inbegripet all programvara eller andra logiska styrenheter i dessa system och deras data som leder till att fordonet inte uppfyller kraven i denna förordning.

46. *egen produktionsanläggning*: tillverknings- eller monteringsanläggning som används av tillverkaren för tillverkning eller montering av nya fordon för denne tillverkare, inklusive, i förekommande fall, fordon som är avsedda för export.

47. *egen designbyrå:* lokal där hela fordonet utformas och utvecklas, och som kontrolleras och används av tillverkaren.

48. *tillverkare av små serier*: tillverkare av färre än 10 000 nya motorfordon av kategori M_1, eller 22 000 nya motorfordon av kategori N_1 eller 450 nya motorfordon av kategorierna M_2 och M_3 sammantagna eller 6 000 nya motorfordon av kategorierna N_2 och N_3 sammantagna, som registreras i unionen varje kalenderår och som

    a) inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller

    b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än 10 000 nya motorfordon av kategori M_1 eller 22 000 nya motorfordon av kategori N_1 eller 450 nya motorfordon av kategorierna M_2 och M_3 sammantagna eller 6 000 nya motorfordon av kategorierna N_2 och N_3 sammantagna, som registreras i unionen varje kalenderår, eller

    c) tillhör en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.

49. *tillverkare av ultrasmå serier*: tillverkare som tillverkar färre än 1 000 nya motorfordon av kategori M_1 eller färre än 1 000 nya motorfordon av kategori N_1 som registrerats i unionen under det föregående kalenderåret.

50. *fordon med endast förbränningsmotorer* eller *ICEV*: fordon där alla framdrivningsenergiomvandlare är förbränningsmotorer, även vätgasdrivna.

51. *fordon med endast eldrift* eller *PEV*: fordon utrustat med ett framdrivningssystem vars framdrivningsenergiomvandlare endast består av elmotorer och vars system för lagring av framdrivningsenergi endast består av uppladdningsbara elenergilagringssystem.

52. *bränslecell*: energiomvandlare som omvandlar kemisk energi till elektrisk energi eller vice versa.

53. *bränslecellsfordon* eller *FCV*: fordon utrustat med ett framdrivningssystem vars framdrivningsenergiomvandlare endast består av en eller flera bränsleceller och en eller flera elmotorer.

54. *bränslecellshybridfordon* eller *FCHV*: bränslecellsfordon utrustat med ett framdrivningssystem vars system för lagring av framdrivningsenergi består av minst ett bränslelagringssystem och minst ett uppladdningsbart elenergilagringssystem.

55. *hybridfordon* eller *HV*: fordon utrustat med ett framdrivningssystem som har minst två olika kategorier av framdrivningsenergiomvandlare och minst två olika kategorier av system för lagring av framdrivningsenergi.

56. *hybridelfordon* eller *HEV*: hybridfordon i vilket en av framdrivningsenergiomvandlarna är en elmotor.

57. *externt laddbart hybridelfordon* eller *OVC-HEV*: hybridelfordon som kan laddas från en extern källa.

58. *icke externt laddbart hybridelfordon* eller *NOVC-HEV*: fordon med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem som används för fordonets framdrivning och som inte kan laddas från en extern källa.

59. *geofencing-teknik*: teknik som inte tillåter att ett hybridfordon drivs med hjälp av förbränningsmotorn, dvs. att nollutsläppsläge aktiveras, när det körs inom ett visst geografiskt område.

60. *nollutsläppsläge*: valbart läge där ett hybridfordon körs utan användning av förbränningsmotorn.

61. *vikt i körklart skick*: fordonets vikt med bränsletankarna fyllda till minst 90 % av kapaciteten, inklusive förarens vikt och vikten på bränsle och vätskor, med standardutrustningen monterad enligt tillverkarens specifikationer och, i förekommande fall, vikten på karosseri, förarhytt, koppling, reservhjul och verktyg.

62. *drivbatteri*: batterisystem som lagrar energi med det huvudsakliga syftet att driva fordonet.

63. *räckvidd med eldrift*: den sträcka som tillryggaläggs vid laddningstömmande drift tills drivbatteriet är urladdat.

64. *utsläppsfri räckvidd*: den maximala sträcka som ett fordon kan färdas med noll avgasutsläpp, vilket för fordon med endast eldrift motsvarar räckvidden med eldrift.

65. *hållbarhet*: förmågan hos ett system, en anordning, en komponent eller någon del av fordonet att bibehålla den prestanda som krävs under en viss tid.

66. *batteriets hållbarhet*: hållbarheten hos ett drivbatteri i fordon i form av dess hälsotillstånd.

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

68. *miljöfordonspass*: dokument i digital form som innehåller information om ett fordons miljöprestanda vid registreringstillfället, inklusive gränsvärden för utsläpp av föroreningar, koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning, räckvidd med eldrift och motoreffekt eller elektrisk motoreffekt samt batteriets hållbarhet och andra därmed relaterade värden.

69. *förarvarningssystem för överskridande avgasutsläpp*: system som har utformats, konstruerats och installerats i ett fordon för att informera användaren om överskridande av avgasutsläpp och för att säkerställa reparationer före fortsatt användning.

70. *förarvarningssystem för låg reagensnivå*: system som har utformats, konstruerats och installerats i ett fordon för att varna användaren om låg nivå av förbrukningsbart reagens och för att säkerställa användning av reagenset.

71. *försäkran om överensstämmelse* eller *försäkran*: försäkran från tillverkaren om att en viss typ eller grupp av fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med kraven i denna förordning.

72. *släpfordonets energieffektivitet*: släpfordonets prestanda med avseende på dess inverkan på koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, räckvidd med eldrift och motoreffekt eller elektrisk motoreffekt hos ett motordrivet dragfordon.

73. *vinterdäck*: däck vars slitbanemönster, gummiblandning eller konstruktion primärt utformats för att i lera och under vinterförhållanden visa bättre prestanda än ett normalt däck i fråga om förmågan att inleda och styra fordonets rörelse.

74. *däck för användning i svåra vinterförhållanden*: vinterdäck eller däck för särskild användning vars slitbanemönster, slitbanesammansättning eller struktur särskilt har utformats för att användas i svåra vinterförhållanden.

75. *däck med isgreppsmärkning*: vinterdäck av klass C_1 för användning i svåra vinterförhållanden som även är särskilt avsett att användas på vägbanor som är täckta av is och som uppfyller kraven i FN-föreskrifterna nr 117.

76. *däck för särskild användning*: däck som är avsett för blandad körning både på väg och i terräng eller för annat särskilt bruk och i första hand är konstruerat för att inleda och upprätthålla fordonets rörelse vid terrängkörning.

77. *option*: en uppsättning ytterligare krav som föreskrivs i denna förordning och som tillverkare kan välja att uppfylla för att kunna använda motsvarande beteckning för de fordon som de tillverkar.

KAPITEL II

TILLVERKARES SKYLDIGHETER

Artikel 4

Tillverkarens skyldigheter när det gäller konstruktion av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter

1. Tillverkare ska säkerställa att de nya fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning. Från och med de specifika dagar för tillämpning som anges i denna förordning ska tillverkare säkerställa att de nya system, komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, bromssystem, däck och ersättande utsläppsbegränsande system som kräver typgodkännande och som de tillverkar och som säljs eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning.

2. Tillverkare ska konstruera, tillverka och montera fordonen så att de överensstämmer med denna förordning, bland annat genom att de utsläppsgränser som anges i bilaga I uppfylls under de villkor som anges i bilaga III och att de värden som anges i intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen iakttas under fordonets livslängd enligt vad som anges i tabell 1 i bilaga IV. Dessa fordon ska betecknas som *Euro 7*-fordon.

3. När tillverkare, nationella myndigheter, kommissionen eller erkända tredje parter kontrollerar efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp, om provningen utförs under utökade körförhållanden, ska utsläppen i tillämpliga fall divideras med den delare för utökad körning som anges i FN-föreskrift nr 168 ([25]).

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

5. Tillverkare får inte konstruera, tillverka och montera fordon med manipulationsanordningar eller manipulationsstrategier.

6. Tillverkare ska konstruera, tillverka och montera fordon av kategorierna M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 och N_3 med

a) OBD-system som kan upptäcka felfungerande system som leder till överskridande avgasutsläpp eller felfunktion hos komponenter med koppling till utsläpp för att underlätta reparationer,

b) OBM-system som kan övervaka avgasutsläpp,

c) OBFCM-system för övervakning av fordonets bränsle- och elenergiförbrukning vid verklig körning och andra relevanta parametrar, som behövs för att fastställa fordonets bränsle- och energieffektivitet vid verklig körning,

d) övervakning av hälsotillståndet hos drivbatteriet,

e) förarvarningssystem för överskridande avgasutsläpp,

f) förarvarningssystem för låg reagensnivå,

g) anordningar som överför fordonsgenererade data till utrustning utanför fordonet som används för att uppfylla kraven i denna förordning och OBFCM-data, inbegripet i syfte att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU ([26]) och tekniska vägkontroller i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU ([27]), och i syfte att kommunicera med laddningsinfrastruktur och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.

7. Tillverkare ska konstruera, tillverka och montera fordon av kategorierna M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 och N_3 på ett sådant sätt att de minimerar sårbarheter som uppstår i alla faser av fordonets livscykel och som kan leda till manipulering av följande:

a) Bränsleinsprutningssystem och reagensinsprutningssystem.

b) Motor och motorstyrenheter.

c) Drivbatterier och dithörande hanteringssystem.

d) Vägmätare.

e) Utsläppsbegränsande system.

f) Elektriska motorer och dithörande styrenheter.

([25]) FN-föreskrift nr 168 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av lätta personbilar och lätta nyttofordon med avseende på utsläpp vid verklig körning (RDE).

([26]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).

([27]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 134).

g) OBFCM-system.

h) OBD-system.

i) OBM-system.

j) Miljöfordonpass.

8. Tillverkare ska i möjligaste mån och på grundval av bästa tillgängliga kunskap vid tidpunkten för typgodkännandet förhindra att de sårbarheter som avses i punkt 7 kan utnyttjas. När en sådan sårbarhet upptäcks ska tillverkarna vidta alla tänkbara åtgärder med beaktande av teknikens ståndpunkt i syfte att avlägsna sårbarheten genom programvaruuppdatering eller på annat lämpligt sätt.

9. Tillverkare ska inte med hänvisning till skydd mot manipulering neka tillgång till de uppgifter, verktyg och processer som krävs för att utveckla, installera och aktivera kompatibla reservdelar för eftermarknaden som uppfyller tillverkarens tekniska krav, såvida de inte kan visa att undanhållandet av uppgifterna, verktygen och processerna i fråga är ett proportionellt sätt att hantera farhågorna om skyddet mot manipulering.

10. Miljöuppgifter om fordonstypen och varje enskilt fordons miljöprestanda ska göras tillgängliga för användarna och när så är lämpligt visas inuti fordonet. Dessa uppgifter ska inbegripa uppgifter från miljöfordonspasset, OBM-systemen och OBFCM-systemen, inklusive värden för livslängd, samt drivbatteriets hälsotillstånd.

11. Tillverkare ska säkerställa en säker överföring av data om utsläpp och batteriers hållbarhet genom att vidta cybersäkerhetsåtgärder i enlighet med FN-föreskrift nr 155 ([28]).

Artikel 5

Tillverkarens optioner när det gäller konstruktion och beteckning av fordon

1. Tillverkare får beteckna fordon som *Euro 7G*-fordon om dessa fordon är utrustade med förbränningsmotorer med geofencing-teknik. Tillverkaren ska i dessa fordon installera ett förarvarningssystem för att informera användaren när drivbatterierna nästan är tomma och för att stanna fordonet om det inte laddas inom fem kilometer från den första varningen när det körs i nollutsläppsläge inom geofencing-området. Tillämpningen av sådan geofencing-teknik ska visas för godkännandemyndigheten vid typgodkännandet och kontrolleras under fordonets livstid.

2. På tillverkarens begäran får typgodkännandemyndigheten för fordon av kategori N_2 med en totalvikt på mellan 3,5 och 5 ton som härrör från en fordonstyp av kategori N_1 bevilja ett typgodkännande avseende utsläpp för en fordonstyp av kategori N_1 om fordonet uppfyller kraven för en fordonstyp av kategori N_1. Sådana fordon ska betecknas som *Euro 7ext*-fordon.

3. Tillverkare får konstruera fordon som kombinerar de egenskaper som avses i punkterna 1 och 2 och beteckna dem som *Euro 7Gext*-fordon.

Artikel 6

Hållbarhetskrav för fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter

1. Tillverkare ska säkerställa att de fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen uppfyller de utsläppsgränser som anges i bilaga I när dessa fordon körs vid provningsförhållanden enligt bilaga III, under fordonets livslängd enligt vad som anges i tabell 1 i bilaga IV samt uppfyller de minsta prestandakrav för batteriers hållbarhet som anges i bilaga II.

2. Tillverkare ska säkerställa att de fordon som avses i punkt 1 uppfyller de värden för koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning samt energieffektivitet som anges enligt denna förordning under fordonets livslängd enligt vad som anges i bilaga IV.

([28]) FN-föreskrift nr 155 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på cybersäkerhet och ledningssystem för cybersäkerhet.

3. Tillverkare ska säkerställa att utformningen och funktionaliteten hos OBFCM-system, OBD-system och OBM-system och åtgärder mot manipulering som installeras i de fordon som avses i punkt 1 uppfyller kraven i denna förordning och att dessa system och åtgärder inte kan inaktiveras så länge som fordonen används.

4. De krav som avses i punkterna 1, 2 och 3 ska tillämpas oberoende av vilket bränsle eller vilken energikälla som fordonen drivs med. Dessa krav ska också tillämpas på alla separata tekniska enheter och komponenter som är avsedda för sådana fordon.

5. För att kontrollera att de krav som avses i punkt 1 uppfylls under ett fordons ytterligare livslängd ska de gränsvärden för utsläpp av gasformiga föroreningar som anges i bilaga I justeras med hjälp av de åldringsfaktorer som anges i tabell 2 i bilaga IV.

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

a) övervaka och registrera alla avgasutsläpp av kväveoxider, ammoniak och partikelmassa från fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 och av kväveoxider och partikelmassa från fordon av kategorierna M_1 och N_1 samt upptäcka överskridanden på minst 2,5 gånger av de relevanta gränsvärden för avgasutsläpp som anges i bilaga I,

b) överföra data om fordonets avgasutsläpp och batteriets hållbarhet via OBD-porten, inbegripet i samband med trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med direktiv 2014/45/EU och tekniska vägkontroller i enlighet med direktiv 2014/47/EU samt anonymt via luften i syfte övervaka fordonstypernas överensstämmelse,

c) begära att förarvarningssystemet aktiveras om avgasutsläppen kraftigt överskrids, genom harmoniserade metoder för att främja snabba reparationer, utan att därvid hindra fordon från att fullgöra en pågående resa för att undvika trafiksäkerhetsproblem.

7. De OBFCM-system som tillverkarna har installerat i de fordon som avses i punkt 1 ska kunna överföra all relevanta fordonsdata som krävs rättsligt som de registrerar via OBD-porten och via luften.

8. Om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet utgör en allvarlig risk eller inte uppfyller kraven i denna förordning ska tillverkarna – från det ögonblick som de är medvetna om det – omedelbart vidta nödvändiga korrigerande åtgärder, inklusive i förekommande fall reparationer eller ändringar av fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten i fråga, för att undanröja den allvarliga risken eller säkerställa att de uppfyller kraven i denna förordning. Tillverkare och andra ekonomiska aktörer ska tillämpa förordning (EU) 2018/858 i enlighet med detta.

Tillverkarna ska omedelbart informera den godkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet om den bristande överensstämmelsen samt lämna lämpliga uppgifter.

Artikel 7

Tillverkarens skyldigheter när det gäller typgodkännande avseende utsläpp

1. För att visa att reglerna för typgodkännande avseende utsläpp är uppfyllda under typgodkännandet avseende utsläpp ska tillverkare utföra de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7, 9 och 11 i bilaga V. För att kontrollera produktionsöverensstämmelsen med kraven i denna förordning ska fordon, komponenter och separata tekniska enheter väljas ut av godkännandemyndigheten eller tillverkaren i tillverkarens lokaler. Överensstämmelse hos fordon i drift ska kontrolleras under fordonets livslängd enligt vad som anges i tabell 1 i bilaga IV.

2. Tillverkare ska förse godkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller kraven på RDE, korrigering av omgivningstemperaturen för koldioxid, OBD-system, OBM-system, utsläpp och batteriers hållbarhet, kontinuerlig eller periodisk regenerering, skydd mot manipulering samt vevhusutsläpp enligt bilaga V. Tillverkare ska förse godkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller användning av geofencing-optionen, om den optionen har valts.

3. De nationella myndigheterna får prova fordonstypen för att kontrollera dess överensstämmelse vid kontroll av produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift eller marknadskontroll enligt bilaga V.

4. Tillverkare ska utfärda ett miljöfordonspass för varje fordon och överlämna passet till köparen tillsammans med fordonet genom att hämta relevanta uppgifter från källor, exempelvis intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen. Tillverkare ska säkerställa att miljöfordonspassets uppgifter finns tillgängliga för visning i fordonets elektroniska system eller via en QR-kod eller liknande metod och att uppgifterna kan överföras från fordonet till utrustning utanför fordonet.

5. Vid typgodkännande i flera steg ska artikel 13.2 i förordning (EU) 2018/858 tillämpas på typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift.

Artikel 8

Särskilda regler för tillverkare av små serier

1. När det gäller utsläpp av föroreningar får tillverkare av små serier ersätta de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7, 9 och 11 i bilaga V med försäkringar om överensstämmelse. Överensstämmelsen för fordon som konstrueras och släpps ut på marknaden av tillverkare av små serier får provas för överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll i enlighet med tabellerna 2, 4, 6, 8, 10 och 12 i bilaga V. Provningar av produktionsöverensstämmelse enligt bilaga V ska inte krävas.

Artikel 4.6 b, c och e ska inte tillämpas på tillverkare av små serier av fordon av kategori M_1 eller N_1.

2. Tillverkare av ultrasmå serier ska visa överensstämmelse med de utsläppsgränser som anges i bilaga I antingen på väg eller i laboratorieprovningar baserade på körcykler vid verklig körning för överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll.

Artikel 9

Särskilda regler för fordon med en typgodkänd motor

1. Vid godkännande av en fordonstyp av kategori M_2, M_3, N_2 eller N_3 med en typgodkänd motor ska fordonstillverkaren vara ansvarig för typgodkännandet avseende utsläpp. Den skyldigheten ska även omfatta installationen av motorn i fordonet. Om installationen av motorn sker i enlighet med motortillverkarens specifikationer för motorinstallation kan motortillverkaren efter överenskommelse mellan fordonstillverkaren och motortillverkaren göras ansvarig för att visa överensstämmelse med kraven för överensstämmelse hos fordon i drift.

2. När det gäller fordon med en typgodkänd motor ska motortillverkaren utföra det typgodkännande av fordonet och de provningar av produktionsöverensstämmelse som avses i tabell 3 i bilaga V, från vilka fordonstillverkaren är undantagen. Om motortillverkaren har gjorts ansvarig för att visa överensstämmelse med kraven för överensstämmelse hos fordon i drift ska motortillverkaren ska också utföra de provningar som avser överenstämmelse hos fordon i drift, med undantag av bestämning av koldioxidutsläpp, vilket fordonstillverkaren förblir ansvarig för.

3. De administrativa kraven för typgodkännande och provningar av överensstämmelse hos fordon i drift i vilka en typgodkänd motor är installerad ska särskilt omfatta de egenskaper hos motorns typgodkännande som ska beaktas, den information som motortillverkaren ska tillhandahålla fordonstillverkaren och tilldelningen av ansvar för överensstämmelse hos fordon i drift.

KAPITEL III

MEDLEMSSTATERNAS SKYLDIGHETER NÄR DET GÄLLER TYPGODKÄNNANDE AVSEENDE UTSLÄPP OCH MARKNADSKONTROLL

Artikel 10

Typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll

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

2. Marknadskontrollmyndigheter ska utföra kontroller av marknadskontroll i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2018/858 och tabellerna 2, 4, 6, 8, 10 och 12 i bilaga V till den här förordningen.

3. Med verkan från och med antagandet av alla de genomförandeakter som avses i artikel 14.8 får godkännandemyndigheterna, om en tillverkare begär det, inte vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för en ny fordonstyp av kategori M_1 eller N_1, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett sådant nytt fordon som uppfyller kraven i denna förordning.

Med verkan från och med antagandet av alla de genomförandeakter som avses i artikel 14.9 får godkännandemyndigheterna, om en tillverkare begär det, inte vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för en ny fordonstyp av kategori M_2, M_3, N_2 eller N_3 eller en motor som är avsedd för sådana verktyg, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett sådant nytt fordon eller en sådan motor som uppfyller kraven i denna förordning.

4. Med verkan från och med den 29 november 2026 ska godkännandemyndigheter när det gäller nya fordonstyper av kategori M_1 eller N_1 som inte uppfyller kraven i denna förordning, vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för sådana nya typer av fordon med hänvisning till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och elenergiförbrukning eller batteriers hållbarhet.

5. Med verkan från och med den 29 november 2027 ska nationella myndigheter, när det gäller nya fordon av kategori M_1 eller N_1 som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana nya fordon med hänvisning till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och elenergiförbrukning eller batteriernas hållbarhet.

6. Med verkan från och med den 29 maj 2028 ska godkännandemyndigheter när det gäller nya fordonstyper av kategori M_2, M_3, N_2 eller N_3 och nya typer av släpfordon av kategori O_3 eller O_4 som inte uppfyller kraven i denna förordning, vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för sådana nya typer av fordon och släpfordon med hänvisning till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och elenergiförbrukning eller batteriernas hållbarhet.

7. Med verkan från och med den 29 maj 2029 ska nationella myndigheter, när det gäller nya fordon av kategori M_2, M_3, N_2 eller N_3 och nya släpfordon av kategori O_3 eller O_4 som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana nya fordon och släpfordon med hänvisning till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och elenergiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet.

8. Genom undantag från punkt 7 i denna artikel, ska nationella myndigheter till och med den 31 december 2029 för fordon av kategori M_2 eller M_3 för vilka det finns ett nollutsläppsmål på 100 % från och med rapporteringsperioden 2030 enligt förordning (EU) 2019/1242 tillåta registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon som inte uppfyller kraven i den här förordningen men som har ett giltigt typgodkännande avseende utsläpp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009.

9. Med verkan från och med den 1 juli 2030 ska nationella myndigheter, när det gäller nya fordon av kategori M1 eller N1 som konstruerats av tillverkare av små serier och som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana nya fordon med hänvisning till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och elenergiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet.

10. Med verkan från och med den 1 juli 2031 ska nationella myndigheter, när det gäller nya fordon av kategori M_2, M_3, N_2 eller N_3 som konstruerats av tillverkare av små serier och som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana nya fordon med hänvisning till koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och elenergiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet.

Artikel 11

Medlemsstaternas särskilda skyldigheter när det gäller typgodkännande avseende utsläpp för system, komponenter och separata tekniska enheter

1. Med verkan från och med den 29 november 2026 ska medlemsstaterna förbjuda försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategori M1 eller N1 som godkänts enligt denna förordning om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

2. Med verkan från och med den 29 maj 2028 ska medlemsstaterna förbjuda försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategori M_2, M_3, N_2 eller N_3 eller på ett släpfordon av kategori O_3 eller O_4 som godkänts enligt denna förordning om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.

3. Godkännandemyndigheter får fortsätta att bevilja utökning till EU-typgodkännanden avseende utsläpp för ersättande utsläppsbegränsande system på de villkor som gällde vid tidpunkten för det ursprungliga typgodkännandet avseende utsläpp. Nationella myndigheter ska förbjuda försäljning eller installation i ett fordon av sådana ersättande utsläppsbegränsande system om de inte är typgodkända.

4. Med verkan från och med den 1 juli 2028 får nationella myndigheter bevilja komponenter eller separata tekniska enheter EU-typgodkännande enbart avseende nya typer av däck i klass C_1 som uppfyller kraven i denna förordning.

Med verkan från och med den 1 juli 2030 ska nationella myndigheter förbjuda utsläppande på marknaden av däck i klass C_1 som inte uppfyller kraven i denna förordning och ska förbjuda registrering av nya fordon som är utrustade med däck i klass C_1 om däcken inte uppfyller kraven i denna förordning.

Däck i klass C_1 som inte uppfyller kraven i denna förordning får fortsatt tillhandahållas på marknaden till och med den 30 juni 2032.

5. Med verkan från och med den 1 april 2030 får nationella myndigheter bevilja komponenter eller separata tekniska enheter EU-typgodkännande enbart avseende nya typer av däck i klass C_2 som uppfyller kraven i denna förordning.

Med verkan från och med den 1 april 2032 ska nationella myndigheter förbjuda utsläppande på marknaden av däck i klass C_2 som inte uppfyller kraven i denna förordning och ska förbjuda registrering av nya fordon som är utrustade med däck i klass C_2 om däcken inte uppfyller kraven i denna förordning.

Däck i klass C_2 som inte uppfyller kraven i denna förordning får fortsatt tillhandahållas på marknaden till och med den 31 mars 2034.

6. Med verkan från och med den 1 april 2032 får nationella myndigheter bevilja komponenter eller separata tekniska enheter EU-typgodkännande enbart avseende nya typer av däck i klass C_3 som uppfyller kraven i denna förordning.

Med verkan från och med den 1 april 2034 ska nationella myndigheter förbjuda utsläppande på marknaden av däck i klass C_3 som inte uppfyller kraven i denna förordning och ska förbjuda registrering av nya fordon som är utrustade med däck i klass C3 om däcken inte uppfyller kraven i denna förordning.

Däck i klass C_3 som inte uppfyller kraven i denna förordning får fortsatt tillhandahållas på marknaden till och med den 31 mars 2036.

Artikel 12

Drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system

1. Ekonomiska aktörer och oberoende aktörer får inte manipulera fordon och deras system.

2. Nationella myndigheter ska under kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift eller marknadskontroll kontrollera om fordonstillverkare har installerat förarvarningssystem för överskridande avgasutsläpp och förarvarningssystem för låg reagensnivå på rätt sätt, samt om fordonen kan manipuleras.

KAPITEL IV

KOMMISSIONENS OCH ERKÄNDA TREDJE PARTERS ROLL NÄR DET GÄLLER ÖVERENSSTÄMMELSE HOS FORDON I DRIFT OCH MARKNADSKONTROLL

Artikel 13

Kommissionens och erkända tredje parters tillämpning av provningskrav

1. Kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av marknadskontroll enligt tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 och 12 i bilaga V till denna förordning ska utföras av kommissionen i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2018/858 och får utföras av erkända tredje parter i enlighet med artikel 13.10 i den förordningen för att kontrollera att fordon, komponenter och separata tekniska enheter överensstämmer med den här förordningen.

2. Tillverkare ska göra de uppgifter som krävs för att utföra sådana kontroller tillgängliga för kommissionen och erkända tredje parter i enlighet med artiklarna 9.5 och 13.10 i förordning (EU) 2018/858.

KAPITEL V

PROVNINGAR OCH FÖRSÄKRINGAR

Artikel 14

Förfaranden och provningar

1. Förfaranden för typgodkännande avseende utsläpp ska omfatta provning och kontroll enligt bilaga V samt alla administrativa förfaranden och dokumentationskrav. För att visa överensstämmelse med de krav som anges i bilaga V ska tillverkare i tillämpliga fall tillhandahålla en försäkran om överensstämmelse till godkännandemyndigheten.

2. Provningar för att visa att kraven i denna förordning är uppfyllda ska utföras av tillverkare och nationella myndigheter enligt bilaga V. Provningar för att visa att kraven i denna förordning är uppfyllda får utföras av kommissionen och erkända tredje parter enligt bilaga V. Om en provning specificeras som frivillig i tabellerna 1, 3, 5, 7, 9 och 11 i bilaga V får godkännandemyndigheten begära att den angivna provningen utförs.

Provningarna i tabellerna 1, 3, 5, 7, 9 och 11 i bilaga V ska utföras av tillverkare. Provningarna i tabellerna 2, 4, 6, 8, 10 och 12 i bilaga V ska utföras av de nationella myndigheterna, kommissionen och erkända tredje parter.

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa förfaranden och provningsmetoder, administrativa bestämmelser förfaranden och metoder för ändring och utökning av typgodkännande avseende utsläpp och dataåtkomst, dokumentationskrav och mallar för typgodkännandet avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll, för följande:

a) Fordonstyper av kategorierna M_1 och N_1.

b) Fordonstyper av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3.

c) Motorer som används i fordonstyper av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3.

d) OBM-system och OBD-system.

e) Förarvarningssystem för överskridande utsläpp.

f) Förarvarningssystem för låg reagensnivå.

g) Skydd mot manipulering, säkerhetssystem och cybersäkerhetssystem.

h) Typ av ersättande utsläppsbegränsande system och deras komponenter.

i) Bromssystemtyper och deras reservdelar med avseende på partikelutsläpp.

j) Däck av klasserna C_1, C_2 och C_3 med avseende på däckslitage.

k) Andra typer av komponenter och deras reservdelar.

l) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, räckvidd med eldrift och effekt för fordon av kategorierna M_1 och N_1, bestämmelser för OBFCM-system.

m) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, räckvidd med eldrift och effekt för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3, energieffektivitet för släpfordon av kategorierna O_3 och O_4, bestämmelser för OBFCM-system.

4. Kommissionen ska anta genomförandeakter för typgodkännandet avseende utsläpp, överensstämmelse hos fordon i drift, produktionsöverensstämmelse och marknadskontroll, för att fastställa följande:

a) Metoder för att mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg motsvarande normal användning för verklig körning och användning av mobila system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning.

b) Metoder för att fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfria räckvidd, räckvidd med eldrift och effekt.

c) Metoder, krav och tekniska specifikationer för växlingsindikatorer.

d) Metoder för att fastställa energieffektiviteten hos släpfordon av kategorierna O_3 och O_4.

e) Metoder för att mäta vevhusutsläpp.

f) Metoder för att mäta avdunstningsutsläpp.

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

h) Metoder för att mäta däckslitage.

i) Metoder för att utvärdera överensstämmelsen med de minsta prestandakraven för batteriers hållbarhet.

j) Metoder, krav och provningar, inklusive tröskelvärden för överensstämmelse, för att säkerställa prestanda hos OBFCM-system, OBD-system och OBM-system samt givarna för sådana system och kommunikation till utrustning utanför fordonet av data som registrerats av sådana system.

k) Egenskaper och prestanda hos förarvarningssystem och metoder för motivationssystem samt metoder för att bedöma om systemen fungerar.

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

m) Metoder för att säkerställa och bedöma överensstämmelse med artikel 4.5, inklusive metoder för sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering.

n) Metoder för att utvärdera efterlevnaden av de krav för typgodkännanden avseende utsläpp som är tillämpliga på fordon som konstruerats av tillverkare av små och ultrasmå serier enligt artikel 8 och provningsförfaranden för sådana fordon.

o) Metoder för att bedöma om fordonstyper som godkänts enligt de beteckningar som avses i artikel 5 fungerar.

p) Kontroller av efterlevnaden av artikel 9.1 och 9.2 och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon.

q) Prestandakrav för provningsutrustning.

r) Specifikationer för referensbränslen som används för provning.

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

t) Format och data och metoder för kommunikation till utrustning utanför fordonet för miljöfordonspasset och metoder för visning i fordonet av miljöuppgifter om det enskilda fordonets fordonstyp och miljöprestanda.

u) Administrativa krav och krav på dokumentation för typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll.

v) Rapporteringsskyldigheter, när så är lämpligt.

5. De genomförandeakter som avses i punkterna 3 och 4 i denna artikel ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

6. Alla genomförandeakter som avses i punkterna 3 och 4 ska omfatta en eller flera av de poster som avses i punkt 3 a–m i kombination med en eller flera av de poster som avses i punkt 4 a–v.

7. För de genomförandeakter som avses i punkterna 3 och 4 i denna artikel ska metoderna för mätning av föroreningar från avgasutsläpp och avdunstningsutsläpp, när det gäller kategorierna M_1 och N_1, återspegla de metoder som fastställs i förordning (EU) 2017/1151 i dess tillämpliga lydelse vid tidpunkten för antagandet av den berörda genomförandeakten.

8. Senast den 29 maj 2025 ska kommissionen för fordon av kategorierna M_1 och N_1 enligt punkt 3 a anta följande genomförandeakter:

a) Med avseende på utsläpp av föroreningar enligt punkt 4 a, e, f, k, q, r, s, t, u och v.

b) Med avseende på de metoder för att fastställa koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, elektrisk räckvidd, fordonseffekt samt OBFCM-systemens prestanda enligt punkt 4 b, c och j.

c) Med avseende på OBM-system och OBD-system enligt punkt 4 j och k.

9. Senast den 29 november 2026 ska kommissionen för de fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 som avses i punkt 3 b respektive c, och deras motorer, samt för släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 anta följande genomförandeakter:

a) Med avseende på förorenande utsläpp av föroreningar enligt punkt 4 a, e, k, q, r, s, t, u och v.

b) Med avseende på de metoder för att fastställa koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, elektrisk räckvidd, fordonseffekt samt OBFCM-systemens prestanda enligt punkt 4 b, d och j.

c) Med avseende på OBM-system och OBD-system enligt punkt 4 j och k.

Artikel 15

Anpassning till den tekniska utvecklingen

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

a) Artikel 5 genom att införa ytterligare optioner och beteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkare.

b) Fastställa särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 enligt artiklarna 3 och 8.

c) När så är lämpligt, fastställa utsläppsgränser för formaldehyd från fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 i tabell 2 i bilaga I efter och på grundval av översynen i enlighet med artikel 18.6.

d) Tabell 2 i bilaga III, när det gäller provningsförhållanden för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av *Euro 7*-fordon.

e) Tabellerna 4 och 5 i bilaga III, när det gäller provningsförhållanden, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av *Euro 7*-bromsar eller *Euro 7*-däck.

f) Fastställa åldringsfaktorer i tabell 2 i bilaga IV på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av avgasutsläpp från fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 och en rapport om hållbarheten hos tunga fordon som läggs fram för Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 18.3.

g) Bilaga V, när det gäller tillämpningen av provningskrav och försäkringar.

2. Om ett förslag till FN-föreskrift, en global teknisk föreskrift, eller en ändring av en FN-föreskrift eller av en global teknisk föreskrift har antagits ska kommissionen utan onödigt dröjsmål efter ett sådant antagande, eller baserat på de rapporter som har överlämnats till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 18.4 och 18.5, när så är lämpligt, med hänsyn till den tekniska utvecklingen, anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 och ändra denna förordning på följande sätt:

a) Fastställa gränsvärden för bromspartikelutsläpp i bilaga I i linje med den senaste tekniken och, i förekommande fall hänvisa till arbetet i FN:s världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter (FN WP.29), inbegripet, i tillämpliga fall, ändringar av tabellerna 5, 6, 7 respektive 8 i bilaga I genom fastställande av olika gränsvärden eller kriterier beroende på kategori av fordon och framdrivningsteknik.

b) Fastställa gränsvärden för slitage för däcktyper i bilaga I i enlighet med arbetet i världsforumet för harmonisering av fordonsföreskrifter.

c) Fastställa de minsta prestandakrav för batterier som anges i bilaga II i linje med den senaste tekniken och batteriarkitekturen samt deras tillämpning särskilt i små fordon och med beaktande av kriterier såsom körsträckor och livslängder för alla fordonskategorier när det gäller batteriers prestanda.

Genom undantag från första stycket i denna punkt ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att ändra denna förordning genom att fastställa gränsvärden för slitage för de däcktyper som avses i bilaga I i de fall då FN WP.29 inte har antagit enhetliga bestämmelser före utgången av den relevanta tidsfrist som fastställs i punkt 3 i den här artikeln, i linje med och med hänvisning till, när så är lämpligt, arbetet i FN WP.29, och med beaktande av tekniska framsteg, senast den 1 juli 2027 för däck av klass C_1, senast den 1 april 2029 för däck av klass C_2 och senast den 1 april 2031 för däck av klass C_3.

3. Om FN WP.29 inte har antagit enhetliga bestämmelser senast den 1 juli 2026 för däck av klass C_1, senast den 1 april 2028 för däck av klass C_2 och senast den 1 april 2030 för däck av klass C_3 ska kommissionen utveckla en metod för mätning av däckslitage och fastställa gränsvärden för däckslitage baserat på de senaste befintliga metoderna.

KAPITEL VI

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 16

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 15.1 och 15.2 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 28 maj 2024. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 15.1 och 15.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 15.1 eller 15.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 17

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för motorfordon. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 18

Rapportering och översyn

1. Senast den 1 september 2030 ska medlemsstaterna informera kommissionen om tillämpningen av denna förordning.

2. Senast den 1 september 2031 ska kommissionen, på grundval av den information som lämnats i enlighet med punkt 1, överlämna en utvärderingsrapport om tillämpningen av denna förordning till Europaparlamentet och rådet, som inbegriper en utvärdering av de minskningar av utsläpp av avgaser och de minskningar av andra utsläpp än avgaser som uppnåtts.

3. Senast den 31 december 2025 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en bedömning av hållbarhetsprestandan hos tunga fordon med avseende på utsläpp.

4. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hållbarhet hos batterier för att se över den senaste tekniken, som ska ligga till grund för en översyn av de minsta prestandakraven, inför antagandet av de delegerade akter som avses i artikel 15.2 c.

Rapporten ska bland annat bedöma lämpligheten av att fastställa minsta prestandakrav för fordon upp till minst 10 år eller 200 000 km, beroende på vilket som inträffar först.

5. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om bromspartikelutsläpp för att se över mätmetoderna och den senaste tekniken inför antagandet av de delegerade akter som avses i artikel 15.2 a om nivån på de utsläppsgränsvärden för andra etappen som anges i tabellerna 5, 6, 7 och 8 i bilaga I.

6. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen se över lämpligheten av att fastställa en särskild utsläppsgräns för formaldehyd när det gäller fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N3, på grundval av den förväntade användning av bränslen som skulle leda till ökade utsläpp av formaldehyd, inför ett eventuellt antagande av den delegerade akt som avses i artikel 15.1 c.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 19

Ändring av förordning (EU) 2018/858

Artikel 84 i förordning (EU) 2018/858 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för ekonomiska aktörers, oberoende aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Dessa sanktioner ska särskilt stå i proportion till allvaret av den bristande överensstämmelsen och antalet icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden i den berörda medlemsstaten. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.”

2. Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Förutom de typer av överträdelser som anges i punkt 2 ska de typer av överträdelser som begås av ekonomiska aktörer som också är belagda med sanktioner vara åtminstone följande:

a) Vägran att ge tillgång till information.

b) Tillhandahållande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på marknaden vilka omfattas av kraven på godkännande, utan något sådant godkännande, eller med förfalskade handlingar, intyg om överensstämmelse, obligatoriska skyltar eller godkännandemärken i denna avsikt.

c) Manipulering av fordonet och dess system.”

3. Följande punkter ska införas:

”3a. Förutom de typer av överträdelser som anges i punkterna 2 och 3 ska de typer av överträdelser som begås av tillverkare, som också är belagda med sanktioner, vara åtminstone följande:

a) Förfalskning av testresultat av överensstämmelse hos fordon i drift när det gäller typgodkännande avseende utsläpp.

b) Konstruktion, tillverkning och montering av fordon med manipulationsanordningar eller manipulationsstrategier, som får ett icke överensstämmande fordon att verka uppfylla kraven i denna förordning.

c) Konstruktion, tillverkning och montering av fordon av kategorierna M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 och N_3, utan de förarvarningssystem för överskridande avgasutsläpp som krävs eller förarvarningssystem för låg reagensnivå.

3b. De typer av överträdelser som begås av oberoende aktörer som är belagda med sanktioner ska minst inbegripa manipulering av fordonet och dess system.”

Artikel 20

Upphävande

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

Förordning (EG) nr 595/2009 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli 2031.

Hänvisningar till förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI till den här förordningen.

2. Förordning (EU) 2017/1151 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli 2030.

Förordningarna (EU) nr 582/2011 och (EU) 2017/2400 samt genomförandeförordning (EU) 2022/1362 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli 2031.

Artikel 21

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 29 november 2026 för nya fordonstyper av kategorierna M_1 och N_1 samt komponenter, system och separata tekniska enheter avsedda för fordon av kategorierna M_1 eller N_1 som typgodkänts enligt den här förordningen och från och med den 29 november 2027 för nya fordon av kategorierna M_1 och N_1 samt komponenter, system och separata tekniska enheter för dessa fordon.

Den ska tillämpas från och med den 29 maj 2028 för nya fordonstyper av kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 and O_4 samt komponenter, system och separata tekniska enheter avsedda för fordon av kategori M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 or O_4 som typgodkänts enligt den här förordningen och från och med den 29 maj 2029 för nya fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 and O_4 samt komponenter, system och separata tekniska enheter för dessa fordon.

Den ska tillämpas från och med den 1 juli 2028 för nya typer av däck i klass C_1, från och med den 1 april 2030 för nya typer av däck i klass C_2 och från och med den 1 april 2032 för nya typer av däck i klass C_3.

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

Artikel 11.3 ska dock tillämpas från och med den 28 maj 2024.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 24 april 2024.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	M. MICHEL
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

UTSLÄPPSGRÄNSVÄRDEN ENLIGT EURO 7

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

		Vikt i körklart skick (MRO) (kg)	Massa av kolmonoxid (CO)		Massa av totala kolväten (THC)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC)		Massa av kväveoxider (NO_x)		Kolväten och kväveoxider (sammanlagd massa) (THC+NO_x)		Massa av partiklar (PM)		Antal partiklar (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	Klass		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
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	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Anmärkningar: PI = gnisttändning.
CI = kompressionständning.

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

Utsläpp av föroreningar	WHSC (CI) och WHTC (CI och PI)	Utsläpp vid verklig körning (RDE)
	per kWh	per kWh
NO_x i mg	200	260
PM i mg	8	—
PN_{10} i antal	$6x\ 10^{11}$	$9\ x\ 10^{11}$
CO i mg	1 500	1 950
Andra organiska gaser än metan i mg	80	105
NH_3 i mg	60	85
CH_4 i mg	500	650
N_2O i mg	200	260

Anmärkningar: PI = gnisttändning.
CI = kompressionständning.

Tabell 3: Gränsvärden för avdunstningsutsläpp enligt Euro 7 för bensindrivna fordon av kategorierna M_1 och N_1

Avdunstningsutsläpp, massa (g/prov)
1,5

Tabell 4: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln som gäller till och med den 31 december 2029, per framdrivningsteknik

Gränsvärden för utsläpp i mg/km per fordon	Fordon av kategorierna M_1 och N_1, med undantag för N_1, klass III (*)				
Framdrivningsteknik	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) För fordon av kategori N_1, klass III, är de tillämpliga gränsvärdena följande: PEV: 5 mg/km. OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV och ICEV: 11 mg/km.

Tabell 5: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln som gäller från och med den 1 januari 2030 efter den översyn som avses i artikel 18.5, per framdrivningsteknik (fordon av kategorierna M_1 och N_1)

Gränsvärden för utsläpp	Fordon av kategorierna M_1 och N_1				
Framdrivningsteknik	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})					
Bromspartikelutsläpp (PN)					

Tabell 6: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln som gäller från och med den 1 januari 2030 efter den översyn som avses i artikel 18.5, per framdrivningsteknik (fordon av kategorierna M_2 och N_2)

Gränsvärden för utsläpp	Fordon av kategorierna M_2 och N_2				
Framdrivningsteknik	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})					
Bromspartikelutsläpp (PN)					

Tabell 7: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln som gäller från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034 efter den översyn som avses i artikel 18.5, per framdrivningsteknik (fordon av kategorierna M_3 och N_3)

Gränsvärden för utsläpp	Fordon av kategorierna M_3 och N_3				
Framdrivningsteknik	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Bromspartikelutsläpp (PM_{10})					
Bromspartikelutsläpp (PN)					

Tabell 8: Gränsvärden för bromspartikelutsläpp enligt Euro 7 i standardkörcykeln som gäller från och med den 1 januari 2035 för all framdrivningsteknik, per fordonskategori

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

Tabell 9: Gränsvärden för däckslitage enligt Euro 7

Gränsvärden för däckslitage	C_1-däck	C_2-däck	C_3-däck
Normala däck			
Vinterdäck			
Däck för särskild användning			

BILAGA II

MINSTA PRESTANDAKRAV FÖR BATTERIERS HÅLLBARHET ENLIGT EURO 7

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

Minsta prestandakrav baserat på batterienergi	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd (*)
OVC-HEV	80 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

Minsta prestandakrav baserat på räckvidd	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd (*)
OVC-HEV			
PEV			

(*) Enligt vad som anges i bilaga IV.

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

Minsta prestandakrav baserat på batterienergi	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd (*)
OVC-HEV	75 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

Minsta prestandakrav baserat på räckvidd	Start av livslängd till 5 år eller 100 000 km, beroende på vilket som inträffar först	Fordon mer än 5 år eller 100 000 km och upp till 8 år eller 160 000 km, beroende på vad som inträffar först	Fordon upp till ytterligare livslängd (*)
OVC-HEV			
PEV			

(*) Enligt vad som anges i bilaga IV.

Tabell 3: Minsta prestandakrav för batteriers hållbarhet enligt Euro 7 för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3

Minsta prestandakrav baserat på batterienergi	Fordon under huvudsaklig livslängd (*)	Fordon under ytterligare livslängd (*)
OVC-HEV		
PEV		

(*) Enligt vad som anges i bilaga IV.

BILAGA III

PROVNINGSFÖRHÅLLANDEN

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

Mätning av avgasutsläpp i laboratorium	Mätning av utsläpp vid verklig körning (RDE)
För alla provningar av avgasutsläpp som genomförs med provningscykeln för chassidynamometer i det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) ska FN-föreskrift nr 154 (*) tillämpas. Bestämmelserna för nivå 1A (WLTP-cykel med fyra faser) ska tillämpas.	För provningar av utsläpp vid RDE som genomförs på väg ska FN-föreskrift nr 168 (**) tillämpas, med utvärdering av utsläpp utförd med avseende på WLTP-cykel med fyra faser.

(*) FN-föreskrift nr 154 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av lätta personbilar och lätta nyttofordon med avseende på kriterieutsläpp, koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och/eller mätning av elenergiförbrukning och elektrisk räckvidd (WLTP), ändringsserie 02.

(**) FN-föreskrift nr 168, originalversion.

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

Mätning av avgasutsläpp i laboratorium	Mätning av RDE
För alla provningar av avgasutsläpp som genomförs med WHTC/WHSC-provningscykeln för motorprovningsbänk, bilaga 4 till FN-föreskrift nr 49 (*).	Bilaga 8 till FN-föreskrift nr 49 ska tillämpas, med följande anpassningar: i) punkt A.1.4.2.2.2.1 i tillägg 1 till bilaga 8 till FN-föreskrift nr 49 ska ha följande lydelse: ”De giltiga fönstren är de fönster vars genomsnittliga effekt överstiger effektgränsen på 6 % av den högsta motoreffekten” ii)När det gäller överensstämmelsefaktorn i tabell 2 i punkt 6.3 i bilaga 8 till FN-föreskrift nr 49, ska värdet = 1,0 användas för alla föroreningar. Tillämpliga gränsvärden ska vara gränsvärden för utsläpp vid RDE i tabell 2 i bilaga I till denna förordning.

(*) FN-föreskrift nr 49, ändringsserie 07.

Tabell 3: Villkor för provning av överensstämmelse med gränsvärdena för avdunstningsutsläpp

	Provningsförhållanden
SHED (*)-provning av avdunstningsutsläpp	FN-föreskrift nr 154, nivå 1A (WLTP-cykel med fyra faser) ska tillämpas (**)

(*) SHED: förseglad kammare för bestämning av avdunstning.
(**) FN-föreskrift nr 154, ändringsserie 02.

Tabell 4: Villkor för provning av överensstämmelse med gränsvärdena för bromspartikelutsläpp

	Fordon av kategorierna M_1 och N_1	Fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3
Provning av bromspartikelutsläpp	Provning enligt FN:s globala tekniska föreskrift nr 24 om bromsutsläpp	

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

	Däck av klass C_1	Däck av klass C_2	Däck av klass C_3
Provning av gränsvärdena för däckslitage	Baserad på de provningsmetoder som utvecklats inom FN WP.29 för provning av däckslitage vid verklig körning	Baserad på de provningsmetoder som utvecklats inom FN WP.29 för provning av däckslitage vid verklig körning	Baserad på de provningsmetoder som utvecklats inom FN WP.29 för provning av däckslitage vid verklig körning

BILAGA IV

LIVSLÄNGDSKRAV

Tabell 1: Livslängd för fordon, motorer och utsläppsbegränsande system

Livslängd för fordon, motorer och ersättande utsläppsbegränsande anordningar	M_1, N_1 och M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ ton (*), $M_3 \leq 7{,}5$ ton (*)	$N_3 > 16$ ton (*), $M_3 > 7{,}5$ ton (*)
Huvudsaklig livslängd	Upp till 160 000 km eller 8 år, beroende på vilket som inträffar först	300 000 km eller 8 år, beroende på vilket som inträffar först	700 000 km eller 12 år, beroende på vilket som inträffar först
Ytterligare livslängd	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 200 000 km eller 10 år, beroende på vilket som inträffar först	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 375 000 km eller 10 år, beroende på vilket som inträffar först	Efter huvudsaklig livslängd och upp till 875 000 km eller 15 år, beroende på vilket som inträffar först

(*) Högsta vikt.

Tabell 2: Tillämpliga åldringsfaktorer för justering av gränsvärden för avgasutsläpp enligt bilaga 1 vid provning av fordon, motorer och ersättande utsläppsbegränsande anordningar under ytterligare livslängd

Åldringsfaktorer	M_1, N_1 och M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ ton (*), $M_3 \leq 7{,}5$ ton (*)	$N_3 > 16$ ton (*), $M_3 > 7{,}5$ ton (*)
Åldringsfaktor för ytterligare livslängd	1,2 för gasformiga föroreningar		

(*) Högsta vikt.

BILAGA V

TILLÄMPNING AV PROVNINGSKRAV OCH FÖRSÄKRINGAR

Tabell 1: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för fordon av kategorierna M_1 och N_1 för tillverkare

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Gasformiga föroreningar och partikelantal vid provning på väg (RDE)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonstyper	Krävs ej	Valfritt
Gasformiga föroreningar, PM, PN, koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning (OBFCM), elenergiförbrukning och räckvidd med eldrift (batteriets hållbarhet) (WLTP vid 23 °C)	Obligatorisk provning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas	Krävs för avgasutsläpp och OBFCM	Krävs för avgasutsläpp, OBFCM och övervakning av hälsotillståndet hos batteriernas hållbarhet
Korrigering av omgivningstemperaturen för koldioxid (WLTP vid 14 °C)	Försäkran (*)	Krävs ej	Valfritt
Vevhusutsläpp	Försäkran om att ett slutet vevhussystem eller en ledning till avgasröret har installerats (*)	Krävs	Valfritt
Provning av avdunstningsutsläpp	Krävs	Krävs	Valfritt
De utsläppsbegränsande systemens hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs ej
Korrekt drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system	Försäkran	Krävs ej	Valfritt
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs
Laboratorieprovning av låg temperatur för utsläpp	Krävs	Krävs ej	Valfritt
Laboratorieprovning av låg temperatur för räckvidd med eldrift	Krävs	Krävs ej	Valfritt

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Omborddiagnos	Försäkran	Krävs ej	Valfritt
Ombordövervakning	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs
Bestämning av effekt	Krävs	Krävs ej	Valfritt
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej
Geofencing-teknik (i tillämpliga fall)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs ej

(*) Godkännandemyndigheten får kräva att provning utförs.

Tabell 2: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för fordon av kategorierna M_1 och N_1 för medlemsstater, kommissionen och erkända tredje parter

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktions-överensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkännande- myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Kommissionen och erkända tredje parter	Marknadskontroll-myndigheter	Kommissionen och erkända tredje parter
Gasformiga föroreningar och PN vid provning på väg (RDE)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonstyper	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Krävs	Valfritt
Gasformiga föroreningar, PM, PN, koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning (OBFCM), elenergiförbrukning och räckvidd med eldrift (batteriets hållbarhet) (WLTP vid 23 °C)	Obligatorisk provning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas	Revisioner eller valfria provningar	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Korrigering av omgivningstemperaturen för koldioxid (WLTP vid 14 °C)	Försäkran (*)	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktions-överensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkännande- myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Kommissionen och erkända tredje parter	Marknadskontroll-myndigheter	Kommissionen och erkända tredje parter
Vevhusutsläpp	Försäkran om att ett slutet vevhussystem eller en ledning till avgasröret har installerats (*)	Revisioner eller valfria provningar	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Provning av avdunstningsutsläpp	Krävs	Revisioner eller valfria provningar	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
De utsläppsbegränsande systemens hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Krävs	Valfritt
Drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Krävs	Valfritt
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Krävs	Valfritt
Laboratorieprovning av låg temperatur för utsläpp	Krävs	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Laboratorieprovning av låg temperatur för räckvidd med eldrift	Krävs	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Omborddiagnos	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Ombordövervakning	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Krävs	Valfritt
Bestämning av effekt	Krävs	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktions-överensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkännande- myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Kommissionen och erkända tredje parter	Marknadskontroll-myndigheter	Kommissionen och erkända tredje parter
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt
Geofencing-teknik (i tillämpliga fall)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt

(*) Godkännandemyndigheten får kräva att provning utförs.

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

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Utsläpp av gasformiga föroreningar, PM, PN och CO_2, bränsleförbrukning (WHTC och WHSC)	Krävs på huvudmotorn i utsläppsfamiljen och försäkran för alla motorer i motorfamiljen (*), (**)	Krävs för en motor som inte tillhör familjen (***)	Krävs ej
Gasformiga föroreningar, PN vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonskategorier (**)	Krävs ej	Obligatorisk provning på ett fordon med alla bränslen och på alla fordonskategorier och alla nyttolaster för alla motortyper vartannat år (***)
Bestämning av ett fordons koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfria räckvidd och räckvidd med eldrift	Licens för användning av Vecto-simuleringsverktyget, intyg för komponenter.	För komponenter. Kontroll av Vecto under användning (fyra gånger per år)	Krävs
Provningsförfarande	Krävs ej	Krävs	Krävs ej
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en ledning till avgasröret har installerats (**)	Krävs ej	Valfritt

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
De utsläppsbegränsande systemens hållbarhet	Försäkran (**)	Krävs ej	Krävs ej
Drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläppsbegränsande system	Försäkran (**)	Krävs ej	Valfritt (***)
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs
Bestämning av effekt	Krävs (**)	Krävs ej	Krävs ej
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs
OBFCM (ombordmätning av bränsle- och elenergiförbrukning samt nyttolast)	Krävs	Krävs	Krävs
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation	Krävs ej	Krävs ej
Geofencing-teknik (i tillämpliga fall)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs ej

(*) Med stöd av data från motorprovning av alla effektklassningar.
(**) När det gäller ett fordon med där motorn är typgodkänd med avseende på utsläpp är motortillverkaren ansvarig för att visa fordonets överensstämmelse i provningen (motorn har typgodkänts som en separat teknisk enhet).
(***) När det gäller ett fordon där motorn är typgodkänd med avseende på utsläpp är motortillverkaren ansvarig för att visa fordonets överensstämmelse i provningen efter överenskommelse med motortillverkaren i enlighet med artikel 9.

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

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkännande-myndighet	Beviljande typgodkännande-myndighet	Beviljande typgodkännande- myndighet	Kommissionen och erkända tredje parter	Marknadskontroll-myndigheter	Kommissionen och erkända tredje parter
Gasformiga föroreningar och PN vid provning på väg (RDE) för varje bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonskategorier (**)	(Se motorkrav)	Krävs årligen för ett tillräckligt antal fordonstyper på alla bränslen och för alla fordonskategorier som omfattas av typgodkännandet avseende utsläpp (***)	Valfritt	Krävs/valfritt	Valfritt
Utsläpp av gasformiga föroreningar, PM, PN och CO_2, bränsleförbrukning (WHTC och WHSC)	Krävs på huvudmotorn i motorfamiljen och försäkran för alla motorer i motorfamiljen (*), (**)	Krävs för en motor som tillhör motorfamiljen (**)	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej
Bestämning av ett fordons koldioxidutsläpp, bränsle- och elenergiförbrukning, utsläppsfria räckvidd och räckvidd med eldrift	Utfärdande av licens för användning av Vecto-simuleringsverktyget, utfärdande av intyg för komponenter	För komponenter	Krävs ej	Krävs ej	Valfritt	Valfritt
Provningsförfarande	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en ledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
De utsläppsbegränsande systemens hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktions-överensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkännande-myndighet	Beviljande typgodkännande-myndighet	Beviljande typgodkän-nande- myndighet	Kommissionen och er-kända tredje parter	Marknadskontroll-myndigheter	Kommissionen och er-kända tredje parter
Drift av system med förbruk-ningsbart reagens och av ut-släppsbegränsande- system	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Krävs	Valfritt
Batteriets hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Bestämning av effekt	Krävs (**)	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Omborddiagnos (OBD-familje-nivå)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt
Ombordövervakning (OBD-fa-miljenivå)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs	Krävs ej	Krävs	Valfritt
OBFCM (ombordmätning av bränsle- och elenergiförbruk-ning samt nyttolast)	Krävs	Krävs	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumenta-tion (**)	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt
Geofencing-teknik (i tillämp-liga fall)	Försäkran och demonstration	Krävs ej	Krävs ej	Krävs ej	Krävs	Valfritt

(*) Med stöd av data från motorprovning av alla effektklassningar.
(**) När det gäller ett fordon där motorn är typgodkänd med avseende på utsläpp är motortillverkaren ansvarig för att visa fordonets överensstämmelse i provningen (motorn har typgodkänts som en separat teknisk enhet).
(***) När det gäller ett fordon där motorn är typgodkänd med avseende på utsläpp är motortillverkaren ansvarig för att visa fordonets överensstämmelse i provningen efter överenskommelse med motortillverkaren i enlighet med artikel 9.

Tabell 5: Tillämpning av provningskrav, försäkringar och andra krav för typgodkännande och utökningar av typgodkännande för släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 för tillverkare

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Släpfordons energieffektivitet	Utfärdande av licens för användning av Vecto-simuleringsverktyget, utfärdande av intyg för komponenter	För komponenter	Valfritt

Tabell 6: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av typgodkännande för släpfordon av kategorierna O_3 och O_4 för medlemsstater, kommissionen och erkända tredje parter

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Släpfordons energieffektivitet	Utfärdande av licens för användning av Vecto-simuleringsverktyget, utfärdande av intyg för komponenter	För komponenter	Krävs ej	Krävs ej	Valfritt	Valfritt

Tabell 7: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av typgodkännande för motorer avsedda för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för tillverkare

Provningskrav för varje bränsle	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Utsläpp av gasformiga föroreningar, PM, PN och CO_2 samt bränsleförbrukning (WHTC och WHSC)	Krävs på huvudmotorn i motorfamiljen och försäkran för alla motorer i motorfamiljen (**)	Krävs för en motor som tillhör motorfamiljen	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4
Gasformiga föroreningar, partikelantal vid provning på väg (RDE) för varje typ av bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonskategorier	Krävs ej	
Motorprovningar för kontroll av de uppgifter som krävs för bestämning av koldioxidutsläpp	Krävs	Krävs	
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Försäkran	Krävs ej	
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en ledning till avgasröret har installerats	Krävs ej	
De utsläppsbegränsande systemens hållbarhet	Försäkran	Krävs ej	
Bestämning av effekt	Krävs	Krävs ej	
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej	
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Krävs ej	
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation (*)	Krävs ej	

(*) Endast om motortillverkaren tillhandahåller dessa system tillsammans med motorn.
(**) Stöds av data från motorprovning av alla effektklassningar.

Tabell 8: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande och utökningar av typgodkännande för motorer avsedda för fordon av kategorierna M_2, M_3, N_2 och N_3 för medlemsstater, kommissionen och erkända tredje parter

Provningskrav för varje bränsle	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift	Provningar vid marknadskontroll
Relevant aktör	Beviljande typgodkännandemyndighet	Beviljande typgodkännandemyndighet	—	—
Utsläpp av gasformiga föroreningar, PM, PN och CO_2 samt bränsleförbrukning (WHTC och WHSC)	Krävs på huvudmotorn och försäkran för alla motorer i motorfamiljen (**)	Revision eller valfri provning	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4
Gasformiga föroreningar, PN vid provning på väg (RDE) för varje typ av bränsle och för de tillämpliga fordonskategorierna (M_2, M_3, N_2 och N_3)	Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per fordonstyp och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonskategorier	Krävs ej		
Motorprovningar för kontroll av de uppgifter som krävs för bestämning av koldioxidutsläpp	Krävs	Krävs		
Kontinuerlig/periodisk regenerering	Försäkran	Krävs ej		
Vevhusutsläpp	Kontrollera att ett slutet vevhussystem eller en ledning till avgasröret har installerats	Krävs ej		
De utsläppsbegränsande systemens hållbarhet	Försäkran	Krävs ej		
Bestämning av effekt	Krävs	Krävs ej		
Omborddiagnos (OBD-familjenivå)	Försäkran	Krävs ej		
Ombordövervakning (OBD-familjenivå)	Utförs endast med det färdigbyggda fordonet enligt tabellerna 3 och 4			
Motoreffekt	Krävs	Krävs ej		

Provningskrav för varje bränsle	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift	Provningar vid marknadskontroll
Relevant aktör	Beviljande typgodkännandemyndighet	Beviljande typgodkännandemyndighet	—	—
Manipuleringsskydd, säkerhet och cybersäkerhet	Försäkran och dokumentation (*)	Krävs ej		

(*) Endast om motortillverkaren tillhandahåller dessa system tillsammans med motorn.
(**) Stöds av data från motorprovning av alla effektklassningar.

Tabell 9: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande av utsläppsbegränsande system för tillverkare

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Demonstration av prestanda och hållbarhet med åldrade delar	Krävs/försäkran	Krävs ej	Valfritt
Kontroll av hållbarhetskrav vid verklig körning (RDE-provning med åldrade fordon)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt

Tabell 10: Tillämpning av provningskrav och försäkringar för typgodkännande av utsläppsbegränsande system för medlemsstater, kommissionen och erkända tredje parter

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktions-överensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkän-nande- myndighet	Beviljande typgodkän-nande- myndighet	Beviljande typgodkän-nande- myndighet	Kommissionen och er-kända tredje parter	Marknadskontroll-myndigheter	Kommissionen och er-kända tredje parter
Demonstration av prestanda och hållbarhet med åldrade delar	Krävs	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt	Valfritt
Kontroll av hållbarhetskrav vid verklig körning (RDE-provning med åldrade fordon)	Försäkran	Krävs ej	Valfritt	Valfritt	Krävs	Valfritt

Tabell 11: Tillämpning av provningskrav för typgodkännande av bromssystem för tillverkare

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktionsöverensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift
Provning av bromssystemets utsläpp i WLTP-bromscykeln	Krävs	Krävs	Krävs ej

Tabell 12: Tillämpning av provningskrav för typgodkännande av bromssystem för medlemsstater, kommissionen och erkända tredje parter

Provningskrav	Provningar och krav för typgodkännande avseende utsläpp	Provningar vid produktions-överensstämmelse	Provningar vid överensstämmelse hos fordon i drift		Provningar vid marknadskontroll	
Relevant aktör	Beviljande typgodkännan-de- myndighet	Beviljande typgodkännan-de- myndighet	Beviljande typgodkännan-de- myndighet	Kommissionen och erkända tredje parter	Marknadskontrollmyndig-heter	Kommissionen och erkända tredje parter
Provning av bromssys-temets utsläpp i WLTP-bromscykeln	Krävs	Revision eller valfri provning	Krävs ej	Valfritt för kontroll av andelen friktions-bromsning	Valfritt för kontroll av andelen friktions-bromsning	Valfritt för kontroll av andelen friktions- broms-ning

BILAGA VI

JÄMFÖRELSETABELL

1. Förordning (EG) nr 715/2007

Förordning (EG) nr 715/2007	Denna förordning
Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.1	Artikel 2.1
Artikel 2.2	Artikel 5.2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4.1 första stycket	Artikel 4.1
Artikel 4.1 andra stycket	Artikel 4.2
Artikel 4.2	Artikel 7.1
Artikel 4.3	Artikel 7.4
Artikel 4.4	Artikel 14.3 och 4
Artikel 5.1	Artikel 4.2
Artikel 5.2	Artikel 4.5
Artikel 5.3	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
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	—

2. Förordning (EG) nr 595/2009

Förordning (EG) nr 595/2009	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 första stycket	Artikel 2
Artikel 2 andra stycket	—
Artikel 2 tredje stycket	—
Artikel 2 fjärde stycket	—
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4.1	Artikel 4.1
Artikel 4.2	Artikel 7.1
Artikel 4.3	Artikel 14
Artikel 5.1	Artikel 4.2
Artikel 5.2	Artikel 4.4
Artikel 5.3	Artikel 4.5
Artikel 5.4	Artikel 14
Artikel 5a	Artikel 4.6
Artikel 5b	Artikel 10.6 och 10.7
Artikel 5c a	Artikel 14.4 d
Artikel 5c b	Artikel 14.4 j
Artikel 5c c	Artikel 14.4 b
Artikel 7	Artikel 12
Artikel 8	Artikel 10.6 och 10.7
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
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	—