



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.11.2022  
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -  
{SWD(2022) 360 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste garanteras för att den inre marknaden ska fungera korrekt. I detta syfte fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 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. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp harmoniseras också för att kraven inte ska skilja sig åt mellan olika medlemsstater och för att säkerställa en hög miljö- och hälsoskyddsnivå.

Luftföroreningar är fortfarande en stor miljö- och hälsorisk i Europa. Luftkvaliteten har förbättrats, men en stor del av EU:s stadsbefolkning utsätts fortfarande för koncentrationer av miljöföroreningar som överstiger de gränsvärden som fastställs i direktivet om luftkvalitet<sup>1</sup>. Det uppskattas att luftföroreningar orsakade mer än 300 000 förtida dödsfall i EU-28 under 2018<sup>2</sup>. Även om andra sektorer också spelar en roll är vägtransporterna fortfarande en stor bidragande orsak till luftföroreningar. Vägtransporterna stod i genomsnitt för 39 % av de skadliga kväveoxidutsläppen 2018 (47 % i stadsområden<sup>3</sup>) och 11 % av de totala PM<sub>10</sub>-utsläppen 2018<sup>4</sup>.

Den **européiska gröna given**<sup>5</sup> är en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi. EU bör också främja och investera i den digitala omställning och de digitala verktyg som krävs, eftersom dessa är förutsättningar för förändringarna. Den digitala tekniken kan bidra till att sänka de globala utsläppen, förbättra livskvaliteten och minska samhällets miljöpåverkan, till exempel genom att optimera energianvändningen och övervaka utsläppen inom transportsektorn<sup>6</sup>. För att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och förverkliga nollutsläppsstrategin för en giftfri miljö måste alla sektorer förändras, även vägtransporterna. I den europeiska gröna given tillkännagavs antagandet av ett förslag om strängare normer för utsläpp av luftföroreningar från fordon med förbränningsmotorer (Euro 7).

För att påskynda utfasningen av fossila bränslen inom vägtransporter föreslog kommissionen i juli 2021 en ändring av förordningen om **normer för koldioxidutsläpp** från personbilar och skåpbilar<sup>7</sup>, för att säkerställa en tydlig väg mot utsläppsfri mobilitet.<sup>8</sup> Dessutom antog kommissionen i december 2020 **strategin för hållbar och smart mobilitet**<sup>9</sup> och i maj 2021 **handlingsplanen för nollförorening**<sup>10</sup>. Enligt dessa strategier bör transporterna bli betydligt

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> [Europeiska miljöbyrå 2020](#). *Air quality in Europe – 2020 Report* (inte översatt till svenska).

<sup>3</sup> [JRC 2019](#). Urban NO<sub>2</sub> Atlas (inte översatt till svenska).

<sup>4</sup> [Europeiska miljöbyrå 2020](#). Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990–2018.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>6</sup> COM(2021) 118 final.

<sup>7</sup> COM(2021) 556 final.

<sup>8</sup> År 2022 kommer detta att följas av ett förslag om normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon.

<sup>9</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>10</sup> COM(2021) 400 final.

mindre förorenande, särskilt i städerna, och Euro 7 anses vara en viktig del av omställningen till ren mobilitet.

Slutligen innehåller den **nya industristrategin för Europa**<sup>11</sup> verktyg för att ta itu med den dubbla utmaningen med den gröna och den digitala omställningen och för att stödja den europeiska industrin i arbetet med att förverkliga den europeiska gröna givens ambition. En ny ram för utsläpp av föroreningar kommer att ge rättssäkerhet och en fördel för EU:s fordonsindustri att vara först på marknaden. EU:s utsläppsnormer måste ligga före de normer som håller på att utarbetas på viktiga marknader som Förenta staterna och Kina för att behålla en konkurrensfördel. Tillträdet till dessa marknader skulle kunna försvåras för EU-tillverkarna eftersom det skulle bli dyrare att uppfylla utsläppskraven på olika marknader.

Omställningen till en utsläppsfri personbilspark/skåpbilspark kommer att sträcka sig över minst två decennier, inte minst med tanke på att den genomsnittliga livslängden för personbilar/skåpbilar är mer än 11 år. För att uppnå dessa politiska mål måste de fordon med förbränningsmotorer som kommer att fortsätta att släppas ut på marknaden vara så rena som möjligt.

Samtidigt står fordonsindustrin inför andra viktiga förändringar: betydande brister i leveranskedjan, effekterna av den ryska invasionen i Ukraina, stigande energi- och råvarukostnader.

Trots de föreslagna målen att minska koldioxidutsläppen med 100 % för personbilar och skåpbilar fram till 2035, det kommande förslaget om att se över normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon, den ökande andelen utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon och de nya Euro 6d/VI E-fordon som kommer ut på marknaden, kan man inte uppnå en låg föroreningsnivå på kort till medellång sikt för utsläpp av föroreningar från vägtransporter utan ytterligare åtgärder. Genom förslaget förväntas man ta itu med tre identifierade **problem** som gör att Euro 6/VI-utsläppsnormerna inte bidrar tillräckligt mycket till den nödvändiga minskningen av utsläpp av föroreningar från vägtransporter. Dessa problem är 1) komplexiteten i utsläppsnormerna för fordon, 2) föråldrade gränsvärden för föroreningar från fordon och 3) otillräcklig kontroll av fordonens utsläpp vid verklig körning.

Det **allmänna målet** med initiativet är dubbelt: 1) Att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl genom att fastställa mer adekvata, kostnadseffektiva och framtidssäkra regler för fordonsutsläpp, och 2) att säkerställa en hög miljö- och hälsoskyddsnivå genom att ytterligare minska utsläppen av luftföroreningar från vägtransporter.

Detta initiativ kommer att bidra till att uppnå det allmänna målet genom följande tre **specifika mål**. Det kommer att

- (1) minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna,
- (2) tillhandahålla aktuella gränsvärden för alla relevanta luftföroreningar,
- (3) förbättra kontrollen av utsläpp vid verklig körning.

Att förbättra kontrollen av utsläppen vid verklig körning under ett fordonens hela livslängd är av stor betydelse för begagnatmarknaden, som är viktig för flera EU-länder, men även för andra regioner, t.ex. Afrika och Mellanöstern. Förslaget till Euro 7 syftar till att minska fordonsutsläppen under en längre del av fordonets livslängd, vilket även gynnar användare av begagnade fordon. Särskilt när det gäller det särskilda mål 3 kommer luftkvaliteten att

---

<sup>11</sup> COM(2020) 102 final och COM(2021) 350 final.

fortsätta att påverkas av bilar som tillverkades före Euro 7 under flera år framöver. Lämpliga incitament skulle kunna införas för eftermontering på äldre bilar så att de uppfyller Euro 7-kraven för utsläpp från avgasrör, men också för utsläpp från däck och bromsar. För att påskynda minskningen av utsläppen från den befintliga fordonsparken och för att påskynda omställningen till utsläppsfria transporter är det dessutom viktigt att uppmuntra konvertering av fordon med förbränningsmotorer till batteridrivna eller bränslecellsdrivna fordon.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 fastställs en allmän ram för 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.

Euro-utsläppsnormerna för fordon (förordningarna nr 715/2007 och nr 595/2009) är en del av ovanstående ram<sup>12</sup>. De är sammankopplade med flera befintliga politiska bestämmelser och planerade förslag som tar itu med luftföroreningar från vägtransporter samt med normerna för koldioxidutsläpp<sup>13</sup> som minskar luftföroreningarna som en sidovinst. Detta lagstiftningsförslag om Euro 7-utsläppsnormer för personbilar, skåpbilar, lastbilar och bussar förbättrar Euro-utsläppsnormernas förenlighet med följande åtgärder.

**Direktivet om luftkvalitet**<sup>14</sup> syftar till att förbättra luftkvaliteten genom att fastställa gränsvärden för koncentrationer i luften av specifika luftföroreningar från alla luftföroreningskällor (t.ex. jordbruk, energi, tillverkning osv.). **Direktivet om nationella åtaganden om minskning av utsläpp**<sup>15</sup> syftar till att minska de nationella utsläppen av luftföroreningar genom att fastställa nationella åtaganden om minskning av specifika luftföroreningar, med minskningar från alla sektorer, inklusive vägtransporter. Den 26 oktober 2022 antog kommissionen ett förslag till översyn av direktiven om luftkvalitet<sup>16</sup>. I den föreslagna översynen kommer man att fastställa tillfälliga EU-normer för luftkvalitet för 2030, som bättre överensstämmer med Världshälsoorganisationens riktlinjer, samtidigt som man ser till att EU kommer att uppnå nollförorening av luft senast 2050. Euro 7-förslaget är en viktig del i arbetet med att förverkliga denna ambition och bidra till målen för EU:s politik för ren luft, inklusive översynen av direktivet om luftkvalitet. Genom att säkerställa en minskning av alla relevanta utsläpp av luftföroreningar från vägtransporter som är förenliga med täckningen och målen för luftföroreningar i direktivet om luftkvalitet och direktivet om nationella åtaganden om minskning av utsläpp, stöder förslaget till Euro 7-normerna särskilt medlemsstaterna i deras strävan att fullgöra sina åtaganden enligt direktivet om luftkvalitet och direktivet om nationella åtaganden om minskning av utsläpp.

**Normerna för koldioxidutsläpp** stöder EU:s klimatambitioner i den europeiska klimatlagen<sup>17</sup>, som syftar till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990. I juli 2021 föreslog kommissionen en översyn och skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från personbilar/skåpbilar<sup>18</sup>, medan översynen av normerna för tunga fordon planeras till slutet av 2022. Medan normerna för koldioxidutsläpp främjar

---

<sup>12</sup> Finns i bilaga II till förordning 2018/858.

<sup>13</sup> Förordning (EU) 2019/631 och förordning (EU) 2019/1242.

<sup>14</sup> Direktiv 2008/50/EG.

<sup>15</sup> Direktiv (EU) 2016/2284.

<sup>16</sup> COM(2022) 542, Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa.

<sup>17</sup> [Förordning 2021/1119](#) om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag).

<sup>18</sup> COM(2021) 556 final.

utsläppsfri teknik, t.ex. elfordon, behandlar de nya Euro 7-normerna utsläppen av skadliga luftföroreningar från förbränningsmotorer och andra utsläpp än avgaser från elfordon i syfte att skydda människors hälsa och miljön. De allmänna Euro 7-målen fortsätter därför att gälla, eftersom fordon med förbränningsmotorer kommer att fortsätta att släppa ut avgasföroreningar och alla fordon kommer att bidra till andra utsläpp än avgaser. Trots det föreslagna målet att minska koldioxidutsläppen med 100 procent till 2035 för nya personbilar och skåpbilar kommer antalet fordon med förbränningsmotorer (inklusive hybridfordon) som släpps ut på marknaden att förbli betydande, särskilt när det gäller lastbilar och bussar. Både normerna för koldioxidutsläpp och föroreningar anses komplettera varandra för att förverkliga klimat- och nollutsläppsstrategin i den europeiska gröna given och bidra till övergången till hållbar mobilitet.

**Direktiven om trafiksäkerhet**<sup>19</sup> syftar till att öka trafiksäkerheten i EU och säkerställa fordonens miljöprestanda genom regelbunden provning av fordonen under hela deras livslängd. När det gäller utsläpp har direktiven som mål att bidra till att minska utsläppen av luftföroreningar genom att effektivare upptäcka fordon som släpper ut för mycket på grund av tekniska defekter, genom regelbundna tekniska inspektioner och vägkontroller. Detta förslag innehåller delar för att stödja detta mål, bl.a. genom ombordövervakning, som förväntas leda till kostnadsbesparingar. Sådana mekanismer skulle gradvis kunna bli ett primärt verktyg i direktiven om trafiksäkerhet, modernisera de nuvarande inspektionsförfarandena och leda till lägre administrativa kostnader. Vid den kommande översynen av direktiven om trafiksäkerhet måste man ta hänsyn till dessa nya mekanismer, även för genomförandeåtgärder som måste utarbetas inom ramen för översynen av trafiksäkerhetspaketet<sup>20</sup>.

Dessutom är **Eurovinjettdirektivet**<sup>21</sup>, som fastställer gemensamma regler för avgifter för väginfrastruktur, och **direktivet om rena fordon**<sup>22</sup>, som främjar rena mobilitetslösningar genom offentlig upphandling, förenliga med de allmänna målen för Euro-normerna. I synnerhet stöder direktiven efterfrågan på rena fordon genom att medlemsstaterna tillåts att variera vägavgifterna på grundval av fordonens utsläpp av föroreningar och genom offentlig upphandling. I **direktivet om bränslekvalitet**<sup>23</sup> föreskrivs egenskaperna för bränslekvalitet hos bränsle som säljs på marknaden och är därför viktigt för Euro-normerna.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Som en del av EU:s digitala strategi och efter meddelandet om en **europaisk datastrategi**<sup>24</sup> har kommissionen lagt fram en dataakt för att stödja datadelning mellan företag och myndigheter och mellan företag. Denna rättsakt ger en övergripande ram för att förbättra dataåtkomst och datadelning mellan olika sektorer. Särskilda problem inom fordonsindustrin när det gäller åtkomsten till fordonsdata motiverar att dataakten kompletteras med ett särskilt initiativ. Detta initiativ bör säkerställa att en minimiuppsättning av data och funktioner är tillgänglig, liksom rättvisa villkor för tillgång för alla leverantörer av fordonstjänster. Genom att säkerställa tillgången och tillgängligheten till fordonsdata skulle detta initiativ komplettera

---

<sup>19</sup> [Direktiv 2014/45/EU](#) om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och [direktiv 2014/47/EU](#) om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen.

<sup>20</sup> Fordons säkerhet – översyn av EU:s trafiksäkerhetspaket (europa.eu).

<sup>21</sup> [Direktiv 1999/62/EG](#) om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

<sup>22</sup> [Direktiv 2019/1161/EU](#) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

<sup>23</sup> [Direktiv 2009/30/EG](#) vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas.

<sup>24</sup> COM(2020) 66 final.

Euro 7-förslaget, eftersom det skulle underlätta ett optimalt införande av kontinuerlig övervakning av utsläpp.

Den **nya industristrategin för Europa**<sup>25</sup> tar hänsyn till de nya omständigheter som uppstått till följd av krisen och till den pågående omställningen till en mer hållbar, digital, motståndskraftig och globalt konkurrenskraftig ekonomi. I strategin prioriteras och definieras nya mål för att stärka den inre marknadens motståndskraft, hantera strategiska beroenden och kombinera riktade åtgärder inom regelverk, innovationsstöd, tillgång till råvaror och fossilfri energi, kompetens och dataområden för att påskynda den dubbla omställningen. Den nya industristrategin för Europa innehåller verktyg för att ta itu med den dubbla utmaningen med den gröna och den digitala omställningen och för att stödja den europeiska industrin i arbetet med att förverkliga den europeiska gröna givens ambition. En ny ram för utsläpp av föroreningar kommer att ge rättssäkerhet och en fördel för EU:s fordonsindustri att vara först på marknaden, så att man undviker risken för att hamna efter andra stora jurisdiktioner som fastställer nya normer för utsläpp av föroreningar.

**Direktivet om uttjänta fordon**<sup>26</sup> innehåller bestämmelser om insamling, behandling och återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter samt restriktioner för farliga ämnen i nya fordon. I dess motsvarighet, **direktivet om 3R-typgodkännande**<sup>27</sup>, kopplas utformningen av nya fordon till deras återanvändning, materialåtervinning och återvinning. Dessa direktiv planeras att ses över 2023 i linje med ambitionerna i den europeiska gröna given och **handlingsplanen för den cirkulära ekonomin**<sup>28</sup>. Medan Euro 7-förslaget syftar till att minska utsläppen från fordon under en längre del av fordonets livslängd genom utökade hållbarhetskrav, utgör översynen av direktivet om uttjänta fordon ett komplement genom att det motverkar problemet med export av defekta, förorenande begagnade fordon utanför EU.

Detta initiativ är också förenligt med **NextGenerationEU**<sup>29</sup>, särskilt **faciliteten för återhämtning och resiliens**<sup>30</sup> och flaggskeppsområdet ”Laddning och tankning”, som främjar framtidssäker ren teknik för att påskynda användningen av hållbara, tillgängliga och smarta transporter, laddnings- och tankstationer samt utbyggnad av kollektivtrafiken. Genom denna finansiering från faciliteten för återhämtning och resiliens, men också genom riktade investeringsprogram inom **InvestEU**<sup>31</sup> eller **Horisont Europa**<sup>32</sup>, kommer resurser att anslås för att öka ekonomins tillväxtpotential samt för att påskynda den gröna omställningen, särskilt genom att införa innovativa lösningar och framtidssäkrad teknik med låga utsläpp.

Initiativet tar också hänsyn till behovet av att säkerställa en rättvis grön omställning och stöder i synnerhet sårbara medborgare på transportområdet. Initiativet är förenligt med **slutrapporten från konferensen om Europas framtid** (förslag 18.3), särskilt när det gäller transportmedel till överkomliga priser och fordon som drivs med ren teknik.

Initiativet är dessutom förenligt med det nyligen framlagda förslaget om ändring av EU:s konsumentlagstiftning, särskilt **direktivet om otillbörliga affärsmetoder**<sup>33</sup> och **direktivet**

---

<sup>25</sup> COM(2020) 102 final och COM(2021) 350 final.

<sup>26</sup> Direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon.

<sup>27</sup> Direktiv 2005/64/EG om återanvändning, materialåtervinning och återvinning av fordon.

<sup>28</sup> COM(2020) 98 final.

<sup>29</sup> COM(2020) 456 final.

<sup>30</sup> Förordning (EU) 2021/241.

<sup>31</sup> Förordning (EU) 2021/523.

<sup>32</sup> Förordning (EU) 2021/695.

<sup>33</sup> Direktiv 2005/29/EG.

om konsumenträttigheter<sup>34</sup>, för att bidra till en cirkulär, ren och grön ekonomi i EU genom att göra det möjligt för konsumenterna att fatta välgrundade köpbeslut och därmed bidra till en mer hållbar konsumtion.

Slutligen, för att öka samstämmigheten mellan olika politikområden, och som tillkännagavs i kommissionens meddelande *Bättre lagstiftning: Samarbete för att skapa bättre lagar*<sup>35</sup>, är kommissionen i färd med att förbättra sina riktlinjer för bättre lagstiftning för att säkerställa att alla dess initiativ följer principen om att inte orsaka någon betydande skada och därmed uppfylla de skyldigheter som fastställs i den europeiska klimatlagen.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

### • Rättslig grund

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

### • Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Lagstiftningen om typgodkännande av motorfordon bidrar till att den inre marknaden för varor genomförs och fungerar. Syftet med detta förslag är att göra genomförandet och kontrollen av efterlevnaden av denna lagstiftning effektivare som ett led i det övergripande politiska målet att fördjupa strategin för den inre marknaden.

Det andra skälet är att luftföroreningar och vägtransporter är gränsöverskridande. Även om följderna av de största luftföroreningarna är allvarligast nära källan begränsas inverkan på luftkvaliteten inte till lokal nivå, och gränsöverskridande föroreningar är ett allvarligt miljöproblem som ofta inte kan lösas på nationell nivå. Atmosfärmodeller visar att föroreningar som släpps ut i en medlemsstat bidrar till förorening i andra medlemsstater. För att lösa problemet med luftföroreningar krävs samordnade insatser på EU-nivå.

Det är viktigt att utveckla utsläppsnormer på EU-nivå och inrätta en lämplig styrning för detta för att undvika att medlemsstaterna antar olika nationella åtgärder som eventuellt inte är enhetliga eller konsekventa (t.ex. åtgärder som begränsar tillträdet till vissa områden). Sådana åtgärder skulle skapa betydande hinder för industrin och utgöra en stor risk för den inre marknaden. Fortsatta harmoniserade EU-åtgärder för att ytterligare minska fordonsutsläppen är därför helt motiverade.

### • Proportionalitetsprincipen

Förslaget är proportionellt eftersom det möjliggör nödvändiga rättsliga ändringar, samtidigt som det inte går längre än vad som krävs för att både minska utsläpp av föroreningar från motorfordon och säkerställa rättslig säkerhet för fordonstillverkarna. Det ger de rättsliga förutsättningar som krävs för att i möjligaste mån upprätthålla lika villkor för tillverkarna.

### • Val av instrument

En förordning anses lämplig, eftersom det innebär garantier för direkt och harmoniserad tillämpning och efterlevnad utan behov av införlivande i medlemsstaternas lagstiftning.

---

<sup>34</sup> Direktiv 2011/83/EU.

<sup>35</sup> COM(2021) 219 final.

### 3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

#### • Efterhandsutvärderingar av befintlig lagstiftning

Kommissionen beslutade att följa en back-to-back-strategi där utvärderingen och konsekvensbedömningen genomfördes parallellt som en enda process för att uppfylla den färdplan som fastställts i den europeiska gröna given<sup>36</sup>. På så sätt användes resultaten av utvärderingen i bilaga 5 till konsekvensbedömningen som underlag för ytterligare överväganden om huruvida Euro 6/VI-utsläppsnormerna även fortsättningsvis ger ett högt miljöskydd i EU och säkerställer att den inre marknaden för motorfordon fungerar väl.

I utvärderingen bedömdes hur bestämmelserna har fungerat i förhållande till de mål som fastställts i Euro 6/VI-lagstiftningen. Slutsatsen var att Euro 6/VI-målen att förbättra luftkvaliteten genom att minska föroreningar från vägtransporter och att fastställa harmoniserade regler för motorfordons konstruktion fortfarande är mycket relevanta. Dessutom konstaterades det att bestämmelserna i stort sett är samstämmiga och att de delvis har lett till renare fordon på EU:s vägar, och att provningsförfarandena för Euro 6/VI är delvis effektiva. Det finns regleringskostnader, men Euro 6/VI-förordningarna anses överlag vara kostnadseffektiva. Förordningarna har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder.

De viktigaste slutsatserna i utvärderingen är följande:

- Förordningarna har lett till delvis renare fordon på EU:s vägar.
- Sedan tillämpningen av Euro VI-utsläppsgränserna 2013 och Euro 6-utsläppsgränserna 2014 fram till 2020 har kväveoxidutsläppen på EU:s vägar minskat med 22 % för personbilar och skåpbilar och med 36 % för lastbilar och bussar. Utsläppen av partiklar från avgaser på EU:s vägar har minskat med 28 % för personbilar och skåpbilar och med 14 % för lastbilar och bussar.
- Förordningarna har i viss mån bromsat de negativa hälsoeffekterna av vägtransporter som kan orsaka sjukdomar i andningsorganen och hjärt- och kärlsjukdomar vid inandning.
- Regleringskostnaderna för fordonsindustrin beräknas till 357–929 euro per dieselfordon och 80–181 euro per bensinfordon för personbilar och skåpbilar, och upp till 3 717–4 326 euro per tungt fordon. De sistnämnda siffrorna ligger i linje med förväntningarna, men för personbilar och skåpbilar är kostnaderna högre än vad som ursprungligen förväntades.
- Konsekvenserna för konkurrenskraft och innovation verkar generellt sett positiva utan tecken på snedvridning av konkurrensen.
- Den senaste politiska utvecklingen, t.ex. den europeiska gröna given, stöder Euro 6/VI-målen och relevansen av att ytterligare förbättra luftkvaliteten genom att minska utsläppen från vägtransporter inom ramen för en enhetlig EU-strategi.
- Förordningarna har skapat ekonomiska nettovinster för samhället.
- Förordningarna är i stort sett samstämmiga, men vissa problem med samstämmigheten har identifierats både inom Euro 6/VI-utsläppsnormerna och i förhållande till annan EU-lagstiftning.

---

<sup>36</sup> COM(2019) 640 final.



- Förordningarna innebär ingen förenkling.
- Harmonisering av marknaden är den viktigaste delen av EU:s mervärde och det är inte troligt att icke-samordnade åtgärder skulle ha varit lika effektiva. Genom förordningarna säkerställs gemensamma krav, vilket minimerar kostnaderna för tillverkarna och ger rättslig säkerhet.
- Vissa brister hindrar dock förordningarna från att ytterligare förbättra luftkvaliteten genom att minska utsläpp av föroreningar från vägtransportsektorn. Därför är det troligt att vissa av förordningarnas delar (genomförandeformer) har påverkat förordningarnas effektivitet. Detta gäller särskilt följande:
  - Utvärderingen visar att under de successiva stegen av Euro 6/VI-normerna har problem med komplexitet och förenlighet fått fäste både i den övergripande rättsliga ramen och i det praktiska genomförandet.
  - Utvärderingen understryker att många potentiella vinster för människors hälsa och miljön förbises i de nuvarande förordningarna. Trots de framsteg som gjorts för att minska skillnaden mellan fordonens utsläpp vid verklig körning (körcykler och användningsförhållanden, särskilt i stadstrafik) och typgodkända utsläpp, kvarstår viktiga utsläpp som inte redovisas i Euro 6/VI-utsläppsprovningarna. Dessutom kontrolleras inte utsläppen ordentligt under fordonens hela livslängd.
- **Samråd med berörda parter**

För att samla in uppgifter och säkerställa stor öppenhet har kommissionen sökt synpunkter från berörda parter genom flera olika samrådsaktiviteter. Närmare bestämt har kommissionen för detta förslag begärt synpunkter från följande intressentgrupper: Medlemsstaterna och nationella myndigheter, fordonsindustrin (inklusive fordonstillverkare, komponentleverantörer och andra berörda parter inom industrin), det civila samhället (inklusive konsumentorganisationer och icke-statliga miljöorganisationer) och medborgarna.

En detaljerad sammanfattning av det omfattande samrådsförfarandet finns i den sammanfattande rapporten i bilaga 2 till konsekvensbedömningen för detta förslag.

Kommissionen har samlat in synpunkter genom följande aktiviteter:

- Initiativet diskuterades för första gången med berörda parter under en konferens i oktober 2018. Därefter inrättades den rådgivande gruppen för utsläppsnormer för fordon (AGVES) genom att relevanta expertgrupper från industrin, det civila samhället och medlemsstaterna slogs samman, med tio möten och en särskild workshop om förenkling från juli 2019 till april 2021.
- Den inledande konsekvensbedömningen genomfördes från den 27 mars till den 3 juni 2020. Det 18 veckor långa offentliga samrådet om förslaget började den 6 juli 2020 och var öppet för bidrag fram till den 9 november 2020.
- Två 14 veckor långa riktade samråd – ett för utvärderingen av Euro 6/VI (4 mars–8 juni 2020) och ett för konsekvensbedömningen av Euro 7 (3 augusti–9 november 2020) – genomfördes med större fokus på de detaljerade och tekniska aspekterna av initiativet.

Information, åsikter och data från alla samrådsaktiviteter har beaktats vid utvärderingen av Euro 6/VI och vid utarbetandet av konsekvensbedömningen för Euro 7. De insamlade uppgifterna från berörda parter gjorde det möjligt att komplettera, dubbelkontrollera och

bekräfta de uppgifter som redan samlats in genom annan forskning i konsekvensbedömningen och de kompletterande studierna.

De huvudsakliga resultaten av samråden med berörda parter kan sammanfattas på följande sätt:

Berörda parter från alla grupper var överens om att det fortfarande finns luftföroreningar och hälsoproblem i samband med vägtransporter och att det finns behov av åtgärder. Medan majoriteten av svarslämnarna från komponentleverantörer, medlemsstaterna, det civila samhället och medborgarna ansåg att nya Euro-normer var lämpliga för att ytterligare minska fordonsutsläppen, var fordonstillverkarna mindre övertygade. I flera sammanhang betonade fordonsindustrin att det skulle vara ett realistiskt och balanserat alternativ att behålla Euro 6/VI.

Majoriteten av alla grupper var överens om att Euro 6/VI är komplicerat. Svaren på det offentliga samrådet visar att komplexiteten leder till betydande efterlevnadskostnader och administrativ börda. Dessutom angav alla grupper utom industrin att komplexiteten försvårar miljöskyddet, medan det civila samhället tillade att den leder till feltolkningar. Svarslämnare från alla grupper antydde att det finns ett behov av att ta itu med komplexiteten i förordningarna genom olika åtgärder.

Med undantag för fordonstillverkarna visade majoriteten av alla grupper, inklusive komponentleverantörer, stöd för att ta fram strängare gränsvärden för reglerade föroreningar och nya gränsvärden för oreglerade föroreningar. Komponentleverantörer, medlemsstaterna, det civila samhället och medborgarna anser att den nuvarande föroreningsbekämpande tekniken ger utrymme för ytterligare utsläppsminskningar.

Majoriteten av berörda parter anser att utsläppen i Euro 6/VI inte övervakas eller begränsas på ett tillfredsställande sätt under fordonens hela livslängd. Manipulering, fordonens åldrande, bristfälliga tekniska inspektioner och underhållskostnader angavs som möjliga orsaker. Alla intressentgrupper har visat stöd för att införa kontinuerlig övervakning av utsläpp som en åtgärd för att mäta utsläppen vid verklig körning. De flesta tillverkare tillade dock att detta endast kan användas för ett begränsat antal föroreningar inom den närmaste framtiden.

Synpunkter och skillnader i de berörda parternas åsikter analyserades noggrant och beaktades i konsekvensbedömningen om de var trovärdiga. Särskilt åsikterna från industrin och medlemsstaterna var till hjälp för att analysera problemet med komplexitet och potentiella förenklingsåtgärder. Dessutom har information från industrin om kostnaderna för hårdvara för föroreningsbekämpande teknik varit en viktig källa för bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna. Synpunkter och farhågor från medlemsstaterna, industrin, det civila samhället och medborgarna har beaktats vid utformningen och bedömningen av alternativen, särskilt när det gäller den tekniska potentialen för att minska utsläppen genom utsläppsgränser, hållbarhet, provningsförhållanden och kontinuerlig övervakning av utsläpp, den potentiella påskyndade övergången till elfordon och konsekvenserna för konkurrenskraften, där de berörda parterna inom industrin tycks ha olika åsikter.

De berörda parternas åsikter om införandet av en enda Euro-utsläppsnorm för personbilar/skåpbilar och lastbilar/bussar skilde sig från kommissionens åsikter. Till en början stödde berörda parter från industrin inte denna förenklingsåtgärd. Eftersom industrins argument, t.ex. en lämplig differentiering och internationell harmonisering, bör kunna uppnås även genom att de grundläggande rättsakterna (nr 715/2007 och nr 595/2009) slås samman medan de särskilda genomförandeförordningarna hålls åtskilda, har kommissionen fortsatt

med detta tillvägagångssätt. Detta bekräftades med de berörda parterna i uppföljningsintervjuerna i samband med det riktade samrådet om konsekvensbedömningen och vid AGVES-mötet den 16 november 2020.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Konsekvensbedömningen bygger på uppgifter från flera källor, bland annat studier av externa uppdragstagare från Clove-konsortiet, däribland sakkunniga från laboratoriet för tillämpad termodynamik vid Aristotelesuniversitetet i Thessaloniki (LAT) (GR), Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) och VTT (FI).

Clove inledde en första studie för att se över, jämföra och dra lärdom av lagstiftning i andra delar av världen, utvärdera effektiviteten hos EU:s nuvarande utsläppstester samt utveckla och utvärdera nya utsläppsprovningar för reglerade och oreglerade föroreningar. Som en uppföljning omfattade en andra studie en grundlig översyn av kostnadseffektiviteten hos de åtgärder som infördes genom den första studien samt en genomförbarhetsbedömning av nya gränsvärden för utsläpp av föroreningar från alla fordon och en analys av förenklingspotentialen för utsläppsnormerna för fordon. Denna studie gav också stöd till utvärderingen av Euro 6/VI-ramen, samtidigt som den tillhandahöll de uppgifter som krävs för konsekvensbedömningen. Studierna har underbyggts av analyser och provningar som utförts av kommissionens gemensamma forskningscentrum i dess lokaler i Ispra, Italien.

För den kvantitativa bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna har konsekvensbedömningen och rapporten utgått från Sibyl- och Copert-modellen. Copert används för att beräkna inventeringar av utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar från vägtransporter på grundval av utsläpp vid verklig körning som samordnas av Europeiska miljöbyrån och det gemensamma forskningscentrumet. Sibyl är ett specialiserat verktyg för att beräkna effekterna av detaljerad fordonsteknik på framtida fordonsparter, energi, utsläpp och kostnader som är avsett att stödja beslutsfattandet. Båda modellerna har uppdaterats på grundval av uppgifter och rön som samlats in genom samråd med berörda parter, de senaste utsläppsfaktorerna och litteraturgranskning.

Dessutom samlades ytterligare information in om följande frågor:

- Tillgänglig teknik som kan användas under den aktuella tidsperioden för att minska utsläppen av föroreningar, samt hur effektiv den är och hur mycket den kostar.
- Hälsa- och miljökonsekvenser i ekonomiska termer.
- Allmänna makroekonomiska indikatorer, t.ex. skapande av nya arbetstillfällen, kompetensbehov, forskning och innovation osv.
- EU-industrins konkurrenskraft och sammanhållningen på den inre marknaden.
- Kvalitativa effekter på små och medelstora företag och konsumenter (inklusive konsumenternas förtroende).

En förteckning över studierna och källorna finns i bilaga 1 till konsekvensbedömningen.

- **Konsekvensbedömning**

Åtgärderna i detta förslag är väl avvägda med avseende på deras hälso- och miljövinster och belastning för industrin. Åtgärdernas ändamålsenlighet och kostnadseffektivitet stöds av den åtföljande konsekvensbedömningen. Sammanfattningen och det positiva yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll finns på X (länk kommer att läggas till).

Tre alternativ, med olika blandning av åtgärder och ambitionsnivåer, bedömdes för att ta itu med de identifierade problemen i de nuvarande Euro 6/VI-förordningarna, med hänsyn till den gröna och digitala omställning som krävs enligt den europeiska gröna given. Omställningen ger möjligheter till mer avancerade lösningar när det gäller minskning av utsläpp av föroreningar, t.ex. användning av teknik med låga utsläpp och kontinuerlig övervakning av utsläpp med avancerade givare och fordonsuppkoppling. Vid utformningen av alternativen togs också hänsyn till övergången till elektrifierade framdrivningssystem som kräver kostnadseffektiva och lämpliga lösningar för att minska utsläppen av föroreningar i segmentet för förbränningsmotorer.

I linje med de specifika målen syftade alternativ 1, 2 (2a och 2b) och 3a till att minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna genom att införa förenklingsåtgärder (t.ex. genom att ersätta två förordningar med en enda förordning eller genom att avskaffa föråldrade provningar). Aktuella utsläppsgränser för alla relevanta luftföroreningar angavs i alternativ 1 med låg grön ambition, i alternativen 2a och 3a med medelhög ambition och i alternativ 2b med hög ambition. Kontrollen av utsläppen vid verklig körning förbättrades i alternativ 1 med låga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning, i alternativ 2a med medelhöga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning och hållbarhetskrav, i alternativ 2b med höga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning och hållbarhetskrav och i alternativ 3a med medelhöga ambitioner för provningsgränser vid verklig körning, hållbarhetskrav och kontinuerlig övervakning av utsläppen.

Konsekvensbedömningen har visat att alternativ 3a med medelhöga ambitioner är det mest proportionerliga för lätta och tunga fordon. Alternativet ansågs vara det mest ändamålsenliga när det gäller att uppnå de fastställda målen, samtidigt som det är kostnadseffektivt genom att det ger de största hälso- och miljövinster för medborgarna till låga regleringskostnader för industrin. Dessutom ansågs alternativet vara förenligt med lagstiftningen om luftkvalitet, normerna för koldioxidutsläpp och direktiven om trafiksäkerhet. Genom att införa kontinuerlig övervakning av utsläpp skulle alternativ 3a också vara mest i linje med den dubbla gröna och digitala omställning som eftersträvas enligt den europeiska gröna given.

De sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av alternativ 3a kan sammanfattas på följande sätt:

De totala regleringskostnaderna beräknas till 304 euro per fordon för lätta fordon och till 2 681 euro per fordon för tunga fordon. Under den 25-årsperiod som granskas i konsekvensbedömningen skulle detta leda till en total regleringskostnad på 35,48 miljarder euro för lätta fordon och 17,53 miljarder euro för tunga fordon.

Å andra sidan uppgår hälso- och miljövinster till 55,75 miljarder euro respektive 133,58 miljarder euro genom minskningen av skadliga utsläpp av luftföroreningar. Dessa vinster uppnås främst genom en minskning av kväveoxid- och PM<sub>2,5</sub>-utsläppen. Dessutom visade detta alternativ de största positiva effekterna för alla fordon när det gäller tillträde till internationella nyckelmarknader och innovation.

Anpassningskostnaderna (som omfattar de materiella efterlevnadskostnaderna på grund av utrustningskostnader för teknik för utsläppskontroll och tillhörande FoU- och kalibreringskostnader, inklusive kostnader för anläggningar och verktyg) bedömdes i alternativ 3a vara i storleksordningen 67 miljarder euro mellan 2025 och 2050 för lätta fordon och 26 miljarder euro för tunga fordon.

Utöver dessa vinster beräknas besparingarna i fråga om regleringskostnader (som omfattar kostnadsbesparingar vid provning, typgodkännandemyndigheternas övervakning av provningar och typgodkännandeavgifter samt besparingar i fråga om administrativa kostnader för rapportering och andra informationsskyldigheter som en del av typgodkännandeförfarandena) uppgå till 4,67 miljarder euro för lätta fordon och 0,58 miljarder euro för tunga fordon i det rekommenderade alternativet.

På det hela taget skulle alternativ 3a ha en begränsad inverkan på överkomligheten för konsumenterna. Även om de totala regleringskostnaderna jämfört med referensscenariot förväntas övervältras på konsumenterna, skulle detta leda till en ökning av priset på små bensinfordon med 0,8 % och en ökning av priset på små dieselfordon med 2,2 % för personbilar och skåpbilar.

Kraven på batteriers hållbarhet lades till efter antagandet av en ny global teknisk FN-föreskrift nr 22 av den 14 april 2022 om hållbarhet hos fordonsmonterade batterier i elfordon, som fastställer minimikrav på prestanda för elfordon på en nivå som inte kommer att kräva byte av batteriteknik. Det förväntas att dessa krav inte kommer att leda till ytterligare kostnader, men att de kommer att öka konsumenternas medvetenhet och förtroende.

Mot bakgrund av den rådande geopolitiska och ekonomiska situationen har en sista översyn gjorts för att säkerställa aktuella överväganden för fordonsindustrin och konsumenterna. Den kostnadsökning som började 2021, särskilt för energi och råvaror, har accelererat dramatiskt. Samtidigt har efterfrågan och försäljningen av motorfordon minskat medan investeringsbehoven för den gröna omställningen ökar. Detta sätter press på fordonsindustrins leveranskedja och väcker frågor om överkomligheten för konsumenterna, i ett övergripande sammanhang med hög inflation. För att underlätta en framgångsrik grön omställning av fordons ekosystemet har det ovan nämnda alternativ 3a justerats för lätta fordon för att minska anpassningskostnaderna, samtidigt som man behåller de övergripande medelhöga miljömässiga och digitala ambitionerna.

För personbilar och skåpbilar fastställs gränsvärdena för avgasutsläpp på den lägsta nivå som för närvarande gäller enligt Euro 6 för personbilar, vilket innebär att gränsvärdena för skåpbilar är lägre än enligt Euro 6, medan hållbarhetskraven och provningsgränserna vid verklig körning fastställs på samma sätt som i alternativ 3a. Kraven för avdunstningsutsläpp, batteriers hållbarhet och andra utsläpp än avgaser fastställs på samma sätt som i alternativ 3a. Det är ett alternativ som ligger mellan alternativ 1 och 2a/3a när det gäller gränsvärden för utsläpp från avgasrör. Detta val har gjorts för att balansera behovet av att förbättra miljöprestanda med behovet av att undvika oproportionerliga investeringar i fordon som inte längre kommer att säljas efter 2035. Över ett visst tröskelvärde ökar kostnaderna betydligt snabbare än miljövinsterna. Det valda alternativet gör det billigare för konsumenterna att köpa personbilar och skåpbilar och minimerar de investeringskostnader som krävs för att utveckla nya hårdvarulösningar för utsläpps begränsande system för personbilar och skåpbilar med förbränningsmotor.

I de valda åtgärderna fastställs teknik- och bränsleneutrala gränsvärden för personbilar och skåpbilar, samtidigt som något högre gränsvärden tillåts för mindre kraftfulla skåpbilar, om detta är motiverat av tekniska skäl. Provningsgränserna är desamma som i alternativ 3a, vilket gör det möjligt att göra vinster genom att begränsa de för närvarande okontrollerade utsläppen. Metoder och gränsvärden för avdunstningsutsläpp, bromsar, däck, batteriernas hållbarhet och användningen av verktyg för övervakning av utsläpp med givare följer dem som beskrivs i alternativ 3a i konsekvensbedömningsrapporten. Dessa åtgärder står för en allt

större del av potentialen för utsläppsminskning och av miljö- och hälsovinsterna, särskilt i stadsmiljöer där exponeringen för dessa föroreningar är mer påtaglig. Utsläpp från bromsar och däck kommer snart att stå för merparten av partikelutsläppen.

För lastbilar och bussar behålls alternativ 3a. Detta återspeglar den betydligt långsammare omställningen för lastbilar och bussar till teknik utan avgasutsläpp. Lastbilar och bussar med förbränningsmotorer förväntas finnas kvar mycket längre på EU-marknaden.

För samtliga motorfordon behålls alla förenklingsåtgärder som i alternativ 3a, eftersom de återspeglar behovet av att modernisera förordningen och minska den administrativa bördan. Detta alternativ säkerställer också en förbättring av de totala utsläppen, särskilt vid kallstart och vid körning i städer, eftersom fordonen också måste uppfylla utsläppsgränserna under korta resor.

När det gäller miljövinster ger det valda alternativet en betydande minskning av utsläppen, endast något lägre än alternativ 3a för personbilar och skåpbilar, eftersom de högre utsläppsgränserna åtföljs av förbättringar av provningsvillkoren och efterlevnadsåtgärder som inte förutsågs i alternativ 1. Med de valda åtgärderna beräknas en minskning av kväveoxidutsläppen från personbilar och skåpbilar med mer än 85 % jämfört med 2018 års nivåer och en minskning med mer än 80 % från lastbilar och bussar fram till 2035. De totala kväveoxidutsläppen från motorfordon beräknas halveras fram till 2035 jämfört med referensscenariot.

Besparingarna i fråga om regleringskostnader förväntas vara desamma som i alternativ 3a. Industrins kostnader för produktutveckling minskar avsevärt eftersom det nya alternativet inte kräver att fordonen konstrueras om, utan överensstämelse kan uppnås med den teknik som för närvarande används för utsläppskontroller och omkalibrering. Regleringskostnaderna förväntas minska betydligt och ligga mellan dem för alternativ 1 och alternativ 3a. Sammantaget förväntas de valda åtgärderna ge en nettovinst som är jämförbar med eller högre än för alternativ 3a, vilket ger betydande utsläppsminskningar med begränsade anpassningskostnader.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

I linje med kommissionens åtagande om bättre lagstiftning har förslaget utarbetats i samråd, baserat på öppenhet och fortlöpande kontakter med berörda parter.

Små och medelstora företag (referenskonsekvensbedömning): I konsekvensbedömningen konstaterades att den europeiska fordonsindustrin huvudsakligen består av stora tillverkare som är verksamma inom fordonsmontering och komponenttillverkning. Vissa små och medelstora företag tillverkar fordon eller system som kräver ett EU-typgodkännande avseende utsläpp. Det identifierades 35 små och medelstora företag som bygger specialfordon på grundval av framdrivningssystem som tillverkas av större tillverkare. Förenklade regler föreslås för tillverkare av små serier för att ta hänsyn till de särskilda omständigheter som är kopplade till begränsad produktion.

Kostnadsbesparingar: I konsekvensanalysen har man också analyserat hur man eventuellt kan förenkla lagstiftningen och minska onödiga kostnader för efterlevnad och administration. Även om förslaget ökar fordonstillverkarnas regleringskostnader i form av kostnader för hårdvara för föroreningsbekämpande teknik och givare samt kostnader för forskning och utveckling och tillhörande kalibreringskostnader, medför förslaget också besparingar i fråga om efterlevnadskostnader vid provning, typgodkännandemyndigheternas övervakning av provningar, typgodkännandeavgifter samt besparingar i fråga om administrativa kostnader. I

synnerhet skulle den administrativa bördan minska genom införandet av förenklingsåtgärder och de nya kraven på kontinuerlig övervakning av utsläpp. De sistnämnda förväntas ytterligare förenkla skyldigheterna när det gäller rapportering och tillhandahållande av annan information för beviljande av typgodkännande och kontrollförfaranden genom ett minskat antal typgodkännanden. I alternativ 3a beräknas de administrativa kostnadsbesparingarna uppgå till 224 000 euro per typgodkännande (22 euro per fordon) för dieseldrivna personbilar/skåpbilar och till 204 000 euro per typgodkännande för bensindrivna personbilar/skåpbilar (26 euro per fordon). För lastbilar/bussar uppgår de administrativa kostnadsbesparingarna i alternativ 3a till 66 000 euro per dieseltypgodkännande (22 euro per fordon) och 67 000 euro per bensintypgodkännande (47 euro per fordon). I de slutligen valda alternativen förväntas alla kostnader för personbilar/skåpbilar bli lägre.

**Konkurrenskraft:** Trots regleringskostnader för industrin och kumulativa investeringar i samband med normer för koldioxidutsläpp förväntas förslaget ha en positiv effekt på konkurrenskraften. Detta beror på nya marknadsmöjligheter som uppstår genom utveckling av nya givare samt kommunikationsprotokoll, cybersäkerhet och tillbehör mot manipulering. Användningen av avancerad digital och ren teknik kommer att vara en tillgång när det gäller att få tillträde till internationella nyckelmarknader, särskilt Förenta staterna och Kina.

**Digitalisering:** I enlighet med initiativet för det digitala decenniet<sup>37</sup> bör alla sektorer genomgå en digital omställning som i stor utsträckning kommer att bidra till den gröna omställningen, även inom vägtransporterna, för att förverkliga nollföroreningsstrategin för en giftfri miljö. Förslaget innebär ytterligare samstämmighet med den dubbla omställningen eftersom det stöder en minskning av utsläppen under fordonens livslängd genom att införa kontinuerlig övervakning av utsläppen och fordonsuppkoppling. De nationella typgodkännandemyndigheterna bör också helst tillhandahålla tjänster digitalt (inklusive maskinläsbar information). Detta bidrar till att uppnå ett effektivt digitalt samhälle och en effektiv digital ekonomi (digitalt som standard).

Initiativet är förenligt med principen om att inte orsaka någon betydande skada, eftersom det bidrar till målen för den gröna omställningen i den europeiska gröna given (särskilt hållbar mobilitet och nollföroreningsstrategin). Det säkerställer att transporterna blir mindre förorenande, särskilt i städerna, och anses vara en viktig del av omställningen till ren mobilitet. Konsekvensbedömningen har visat att alternativen inte förväntas leda till någon betydande skada för något av de miljömässiga målen för hållbar utveckling<sup>38</sup>.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna och jämlikheten. Förslaget har inte olika konsekvenser på grund av kön.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget medför inga krav på ytterligare finansiella resurser.

---

<sup>37</sup> COM(2021) 118 final.

<sup>38</sup> Särskilt för följande: Mål 3: hälsa och välbefinnande, mål 6: rent vatten och sanitet, mål 13: bekämpa klimatförändringen, mål 14: hav och marina resurser samt mål 15: ekosystem och biologisk mångfald.

## 5. ÖVRIGA INSLAG

### • **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Detta förslag innehåller åtgärder för att övervaka och utvärdera Euro 7-utsläppsnormernas ändamålsenlighet i förhållande till de operativa målen och för att fastställa orsakssambandet mellan de observerade resultaten och lagstiftningen. I detta syfte föreslås ett antal övervakningsindikatorer för översynen av Euro 7-utsläppsnormerna. Dessa övervakningsindikatorer omfattar följande:

- Antal typgodkännanden avseende utsläpp enligt Euro 7 per fordonstyp.
- Kostnader under genomförandefasen och administrativa kostnader per typgodkännande avseende utsläpp.
- Bevis på förbättrad kontroll av utsläppen under alla användningsförhållanden för alla reglerade föroreningar.
- Kostnader för kontroll av efterlevnaden, inklusive kostnader för överträdelser och sanktioner vid bristande efterlevnad samt kostnader för övervakning.
- Utveckling av utsläpp under fordonens livslängd, vilket framgår av lämpliga provningskampanjer och kontinuerlig övervakning av utsläppen.

Vid översynen av Euro 7-utsläppsnormerna kommer man också att utvärdera en rad mer allmänna indikatorer från andra EU-strategier för luftföroreningar inom vägtransporter:

- Årliga föroreningshalter i Europas stadsområden och vägtransporternas årliga andel av utsläppen av föroreningar enligt medlemsstaternas rapportering till Europeiska miljöbyrån i enlighet med direktivet om nationella åtaganden om utsläppsminskningar<sup>39</sup> och i Europeiska miljöbyråns årliga rapport om luftkvaliteten i Europa.
- Årligt antal registrerade fordon och andel av teknik med framdrivningssystem på EU:s vägar som medlemsstaterna rapporterar till Europeiska observationsorganet för alternativa bränslen.
- Årlig utveckling av luftföroreningarnas inverkan på hälsan (dvs. förtida dödsfall till följd av exponering för vissa föroreningar) som ingår i Europeiska miljöbyråns årliga rapport om luftkvaliteten i Europa.
- Vägtransporternas årliga andel av utsläpp av vissa föroreningar som medlemsstaterna rapporterar till Europeiska miljöbyrån inom ramen för direktivet om nationella åtaganden om utsläppsminskningar.
- Årligt antal anmälningar från medlemsstaterna om hinder för handeln inom EU med personbilar, skåpbilar, lastbilar och bussar på grund av tekniska föreskrifter som införts av nationella, regionala eller lokala myndigheter (dvs. förbud av alla slag) i enlighet med anmälningsförfarandet i direktiv 2015/1535<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Direktiv (EU) 2016/2284.

<sup>40</sup> [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2015/1535](#) om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Se även [anmälningsförfarandet 2015/1535](#).



- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Kapitel I innehåller allmänna bestämmelser, inklusive förordningens syfte (artikel 1), förordningens tillämpningsområde (artikel 2) och definitioner av centrala begrepp som används i förordningen (artikel 3).

Kapitel II innehåller bestämmelser om tillverkarens skyldigheter i samband med typgodkännande av motorfordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på utsläpp av föroreningar och batteriers hållbarhet. Närmare bestämt omfattar kapitlet tillverkarens skyldigheter när det gäller konstruktion och utformning av sådana fordon, inklusive åtgärder för cybersäkerhet (artikel 4) och tillverkarnas möjlighet att deklarerat bättre prestanda med lägre utsläppsgränser och/eller förbättrad batterihållbarhet samt geofencing-teknik för att möjliggöra nollutsläppsläge (artikel 5). Tillverkarna måste uppfylla särskilda hållbarhetskrav för fordonens livslängd, men även minimiprestanda för drivbatteriernas hållbarhet, för att uppfylla utsläppsgränserna och andra relaterade tekniska krav (artikel 6). För att visa att dessa krav är uppfyllda bör särskilda provningar utföras, liksom särskilda försäkringar och administrativa förfaranden (artikel 7). Artiklarna 8 och 9 innehåller särskilda regler för tillverkare av små serier (artikel 8) respektive etappvis färdigbyggda fordon (artikel 9) när det gäller provningar och ansvar.

Kapitel III innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter när det gäller typgodkännande och marknads kontroll, särskilt när det gäller de nationella godkännandemyndigheternas roll och datum för ikraftträdande (artikel 10), liksom särskilda bestämmelser för komponenter och separata tekniska enheter (artikel 11) samt förbrukningsbart reagens och utsläppsbegränsande system (artikel 12).

Kapitel IV innehåller bestämmelser om kommissionens och tredje parters roll när det gäller kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av marknads kontroll (artikel 13).

I kapitel V fastställs de särskilda provningar och metoder som tillverkare och myndigheter ska tillämpa för varje berörd fordonskategori för att visa att kraven och skyldigheterna enligt denna förordning uppfylls (artikel 14). Kapitlet innehåller också särskilda bestämmelser om anpassning till den tekniska utvecklingen (artikel 15).

Kapitel VI innehåller allmänna bestämmelser om kommissionens befogenheter att anta delegerade akter (artikel 16), kommittéförfarande (artikel 17) och rapporteringskrav för medlemsstaterna (artikel 18).

Kapitel VII innehåller slutbestämmelser om upphävande av förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009 (artikel 19) och om förordningens ikraftträdande och tillämpning (artikel 20).

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009**

(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, och

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>41</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>42</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden är ett område där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför infördes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858<sup>43</sup> 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.
- (2) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och ersättningsdelar 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 som är gemensam i alla medlemsstater.
- (3) Denna förordning är en separat regleringsakt för det EU-typgodkännandeförfarande som fastställs i bilaga II till förordning (EU) 2018/858. I förordningen fastställs bestämmelser och krav avseende fordonsutsläpp och batteriers hållbarhet, medan de tekniska delarna kommer att fastställas i genomförandeakter som antas i enlighet med

---

<sup>41</sup> EUT C , , s. .

<sup>42</sup> EUT C , , s. .

<sup>43</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

granskningsförfarandet och med bistånd av en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011 (*kommittéförfarande*).

- (4) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon, motorer och ersättningsdelar med avseende på utsläpp (*typgodkännande avseende utsläpp*) fastställs för närvarande i två förordningar som gäller för typgodkännande avseende utsläpp från lätta respektive tunga fordon, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (*Euro 6*)<sup>44</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 (*Euro VI*)<sup>45</sup>. Anledningen till att det fanns två förordningar var att utsläppen från tunga fordon kontrollerades på grundval av motorprovningar, medan man för lätta fordon använde sig av provning av hela fordonet. Sedan dess har metoder utvecklats som gör det möjligt att testa både lätta och tunga fordon på väg. Det är därför inte längre nödvändigt att basera typgodkännandet på motorprovning.
- (5) Genom att sammanföra kraven i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009 i en enda förordning borde det säkerställas att systemet för typgodkännande avseende utsläpp är enhetligt för både lätta och tunga fordon, samtidigt som olika utsläppsgränser tillåts för sådana fordon.
- (6) Dessutom antogs de nuvarande utsläppsgränserna 2007 för lätta fordon och 2009 för tunga fordon. Båda utsläppsgränserna antogs på grundval av den teknik som var tillgänglig vid den tidpunkten. Sedan dess har tekniken utvecklats och den utsläppsnivå som uppnås med en kombination av nuvarande teknik är mycket lägre än den som uppnåddes för mer än 15 år sedan. Denna tekniska utveckling bör återspeglas i utsläppsgränser som bygger på den senaste befintliga tekniken och kunskapen om föroreningskontroller och för alla relevanta föroreningar.
- (7) Det är också nödvändigt att minska komplexiteten, de administrativa kostnaderna och genomförandekostnaderna för tillverkare och myndigheter och att säkerställa ett ändamålsenligt och effektivt genomförande av Euro-utsläppsnormerna. Förenkling uppnås genom att man avskaffar de olika tillämpningsdatum för gränsvärden och provningar som fanns enligt Euro 6 och Euro VI, genom att man avskaffar upprepade och komplicerade utsläppsprovningar där sådana provningar inte behövs, genom att man hänvisar till standarder i befintliga FN-föreskrifter där så är tillämpligt och genom att man säkerställer att det finns effektiva och enhetliga förfaranden och provningar för de olika faserna av typgodkännandet avseende utsläpp.
- (8) För att säkerställa att utsläppen från både lätta och tunga fordon begränsas vid verklig körning krävs det att fordonen testas under verkliga användningsförhållanden med ett minimum av restriktioner, gränser och andra körkrav och inte bara i laboratoriet.
- (9) Noggrannheten hos den bärbara utrustning för utsläppsmätning som används för att mäta utsläppen från fordon som används på väg har förbättrats avsevärt sedan den infördes. Det är därför lämpligt att basera utsläppsgränserna på sådana mätningar på

---

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

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

väg, och därför krävs det inte längre några faktorer för överensstämmelse för provning på väg.

- (10) Enligt förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 ska fordon uppfylla utsläppsgränserna under en viss tidsperiod, vilket inte längre motsvarar fordonens genomsnittliga livslängd. Det är därför lämpligt att fastställa hållbarhetskrav som återspeglar den genomsnittliga förväntade livslängden för fordon i unionen.
- (11) Det finns nu teknik som används över hela världen och som begränsar avdunstningsutsläppen av flyktiga organiska föreningar vid användning, parkering och tankning av fordon med bensinbränsle. Det är därför lämpligt att fastställa utsläppsgränserna för sådana flyktiga organiska föreningar på en lägre nivå och att införa utsläppsgränser för tankning.
- (12) Andra utsläpp än avgaser består av partiklar som avges från fordonens däck och bromsar. Utsläpp från däck beräknas vara den största källan till mikroplaster i miljön. Konsekvensbedömningen visar att andra utsläpp än avgaser förväntas utgöra upp till 90 % av alla partiklar som släpps ut från vägtransporter år 2050, eftersom avgaspartiklarna kommer att minska på grund av elektrifiering av fordon. Dessa andra utsläpp än avgaser bör därför mätas och begränsas. Kommissionen bör utarbeta en rapport om däckslitage senast i slutet av 2024 för att se över mätmetoderna och den senaste tekniken i syfte att föreslå gränsvärden för däckslitage.
- (13) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144<sup>46</sup> regleras växlingsindikatorer vars huvudsakliga syfte är att minimera fordonets bränsleförbrukning när föraren följer anvisningarna. Kraven på utsläpp av föroreningar vid verklig användning, även när man följer växlingsindikatorn, bör dock behandlas i denna förordning.
- (14) Fordon med drivbatterier, inklusive laddhybridfordon och batteriefordon, bidrar till att minska koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn. För att vinna och öka konsumenternas förtroende för sådana fordon måste de vara effektiva och hållbara. Det är därför viktigt att kräva att drivbatterierna behåller en stor del av sin ursprungliga kapacitet efter många års användning. Detta är särskilt viktigt för köpare av begagnade elfordon för att säkerställa att fordonet fortsätter att fungera som förväntat. Övervakning av batteriets hälsotillstånd bör därför krävas för alla fordon som använder drivbatterier. Dessutom bör minimikrav på batteriernas hållbarhet i personbilar införas, med beaktande av FN:s globala tekniska föreskrifter nr 22<sup>47</sup>.
- (15) Manipulering av fordon för att ta bort eller inaktivera delar av de utsläpps begränsande systemen är ett välkänt problem. Detta leder till okontrollerade utsläpp och bör förhindras. Manipulering av vägmätaren leder till felaktiga körsträckor och försvårar en korrekt kontroll av fordonet i drift. Det är därför av yttersta vikt att garantera högsta

---

<sup>46</sup> 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).

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

möjliga säkerhetsskydd för dessa system, med säkerhetscertifikat och lämpligt skydd mot manipulering för att se till att varken utsläpps begränsande system eller fordonets vägmätare kan manipuleras.

- (16) Givare som monteras på fordon används redan i dag för att upptäcka avvikelser i utsläpp och för att begära reparationer genom systemet för omborrdiagnos (OBD-system). Det OBD-system som för närvarande används upptäcker dock inte fel i tid eller på ett korrekt sätt, och det kan inte heller tvinga fram reparationer tillräckligt ofta och i tid. Det är därför möjligt att fordonen släpper ut mycket mer än vad de får göra. De givare som hittills har använts för OBD-system kan också användas för att övervaka och kontrollera fordonens utsläppsegenskaper på kontinuerlig basis via ett system för ombordövervakning (OBM-system). OBM-systemet varnar också användaren om att utföra reparationer av motorn eller de utsläpps begränsande systemen när så behövs. Det är därför lämpligt att kräva att ett sådant system installeras och att reglera dess tekniska krav.
- (17) Tillverkarna kan välja att tillverka fordon som uppfyller lägre utsläppsgränser eller har en bättre batterihållbarhet än vad som krävs i denna förordning, eller som har avancerade tillbehör som geofencing och dynamisk reglering. Konsumenter och nationella myndigheter bör kunna identifiera sådana fordon genom lämplig dokumentation. Ett miljöfordonspass bör därför göras tillgängligt.
- (18) Om kommissionen lägger fram ett förslag om att efter 2035 registrera nya lätta fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala bränslen utanför tillämpningsområdet för koldioxidnormerna för fordonsparken, och i enlighet med unionsrätten och unionens mål för klimatneutralitet, måste denna förordning ändras för att inkludera möjligheten att typgodkänna sådana fordon.
- (19) Utsläpp från fordon som säljs av tillverkare av små serier utgör en obetydlig del av utsläppen i unionen. En viss flexibilitet kan därför tillåtas i vissa av kraven för sådana tillverkare. Tillverkare av små serier bör därför kunna ersätta vissa provningar under typgodkännandet med försäkringar om överensstämmelse, medan tillverkare av ultrasmå serier bör tillåtas använda laboratorieprovningar baserade på slumpmässiga körcykler vid verklig körning.
- (20) I Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2019/631<sup>48</sup> och (EU) 2019/1242<sup>49</sup> regleras de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya motorfordon i unionen. Förfaranden och metoder för att exakt fastställa koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för enskilda fordon bör införas vid typgodkännande avseende utsläpp.
- (21) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter när det gäller följande: tillverkarens skyldigheter som en del av typgodkännandet och de förfaranden, provningar och metoder som ska tillämpas för försäkran om överensstämmelse, kontroll av produktionsöverensstämmelse, kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift och

---

<sup>48</sup> 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 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

<sup>49</sup> 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).

miljöfordonspass; fordons tillbehör och beteckning; krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med fordonens, systemens, komponenternas och de separata tekniska enheternas hållbarhet samt OBM-systemens registrerings- och kommunikationsmöjligheter, även i syfte att utföra periodiska tekniska inspektioner och kontroller av trafiksäkerheten; krav och information som ska tillhandahållas av tillverkare av etappvis färdigbyggda fordon samt förfaranden för att fastställa koldioxidvärdet för dessa etappvis färdigbyggda fordon; tekniska delar, administrativa krav och dokumentationskrav för typgodkännande avseende utsläpp, kontroller, inspektioner och marknadskontroller samt rapporteringsskyldigheter, kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av produktionsöverensstämmelse; metoder och provningar för att i) mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, inklusive slumpmässiga RDE-provningscykler och RDE-provningscykler när det gäller högsta utsläpp, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning och utsläpp vid tomgång, ii) fastställa ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, iii) tillhandahålla specifikationer för växlingsindikatorer, iv) fastställa hur släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> påverkar ett motorfordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt, v) mäta vevhusutsläpp, avdunstningsutsläpp och bromsutsläpp, vi) utvärdera efterlevnaden av minimikraven på batteriernas hållbarhet, vii) bedöma överensstämmelsen för motorer och fordon i drift, tröskelvärden för överensstämmelse och prestandakrav, viii) provning och metoder för att säkerställa givarnas prestanda (OBD och OBM), ix) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, specifikation och egenskaper hos förarvarningssystem och metoder för att motivera föraren och för att bedöma om systemen fungerar korrekt; x) metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system, xi) metoder för att säkerställa och bedöma säkerhetsåtgärder, inklusive sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering, xii) metoder för att bedöma korrekt funktion hos typer som godkänts enligt särskilda Euro 7-beteckningar, xiii) kriterier för typgodkännanden avseende utsläpp för tillverkare av små och ultrasmå serier, xiiii) kontroller och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon, xv) prestandakrav för provningsutrustning, xvi) specifikation av referensbränslen, xvii) metoder för att bedöma avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier, xviii) mäta däckslitage, samt xix) miljöfordonspassets format, uppgifter och metod för överföring av miljöfordonspassets uppgifter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>50</sup>.

- (22) För att vid behov ändra eller komplettera icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller följande: provningsvillkor som bygger på uppgifter som samlas in vid provning av Euro 7-fordon, Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck; provningskrav, särskilt med hänsyn till den tekniska utvecklingen och uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon; införande av fordonstillbehör och beteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkarna, men även fastställande av gränsvärden för bromspartikelutsläpp och nötningsgränser för däcktyper samt minimikrav på batteriers prestanda och

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

hållbarhetsmultiplikatorer på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon och fastställande av definitioner och särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>51</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (23) Eftersom reglerna för typgodkännande avseende utsläpp för motorfordon och motorer samt för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon uppdateras och alla dessa regler återfinns i den här förordningen, bör de befintliga 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.
- (24) När de åtgärder som föreskrivs i denna förordning medför behandling av personuppgifter bör de genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679<sup>52</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001<sup>53</sup> samt de nationella genomförandeåtgärderna för dessa.
- (25) Det är viktigt att ge medlemsstaterna, de nationella typgodkännandemyndigheterna och de ekonomiska aktörerna tillräckligt med tid för att förbereda sig för tillämpningen av de nya regler som införs genom denna förordning. Tillämpningsdatumet bör därför skjutas upp. För lätta fordon bör tillämpningsdatumet vara så snart som det är tekniskt möjligt, men för tunga fordon och släpfordon kan tillämpningsdatumet skjutas upp ytterligare två år, eftersom omställningen till utsläppsfria fordon kommer att ta längre tid för tunga fordon.
- (26) Eftersom målen med denna förordning, nämligen att fastställa harmoniserade bestämmelser om administrativa och tekniska krav för typgodkännande av fordon av kategorierna M och N och för system, komponenter och separata tekniska enheter samt om marknadskontroll över sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på utsläpp, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och att de därför, på grund av deras omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

---

<sup>51</sup> [EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

<sup>52</sup> 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).

<sup>53</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Kapitel I – Syfte, tillämpningsområde och definitioner

### Artikel 1

#### Syfte

1. I denna förordning fastställs gemensamma tekniska krav och administrativa bestämmelser för typgodkännande avseende utsläpp och marknadskontroll över motorfordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på deras koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar, bränsle- och energiförbrukning samt batteriers hållbarhet.
2. I denna förordning fastställs regler för det ursprungliga typgodkännandet avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift, marknadskontroll, hållbarheten för utsläpps begränsande system och drivbatterier, system för ombordövervakning, säkerhetsbestämmelser för att begränsa manipulering och åtgärder för cybersäkerhet samt noggrann bestämning av koldioxidutsläpp, räckvidd vid eldrift, bränsle- och energiförbrukning och energieffektivitet.

### Artikel 2

#### Tillämpningsområde

Denna förordning gäller motorfordon av kategorierna M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> samt släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> enligt artikel 4 i förordning (EU) 2018/858, även sådana som är utformade och konstruerade i en eller flera etapper, samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

### Artikel 3

#### Definitioner

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

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *typgodkännande avseende utsläpp*: EU-typgodkännande som uppfyller de administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning när det gäller utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning och batteriers hållbarhet.
- (2) *ursprungligt typgodkännande avseende utsläpp*: den första fasen i ett förfarande för typgodkännande avseende utsläpp innan myndigheterna beviljar typgodkännandeintyget för utsläpp och fordonen börjar tillverkas.
- (3) *produktionsöverensstämmelse*: det arbete som utförs på nya fordon, separata tekniska enheter eller komponenter som valts ut hos tillverkaren för att säkerställa att de produkter som släpps ut på marknaden uppfyller kraven i denna förordning.
- (4) *överensstämmelse hos fordon i drift*: det arbete som utförs på fordon i trafik i syfte att kontrollera de hållbarhetskrav som fastställs i denna förordning.
- (5) *motor*: ett fordons framdrivningskälla.
- (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 av koldioxid.
- (9) *koldioxidutsläpp*: utsläpp av koldioxid från motorfordonets eller motorns avgasrör.
- (10) *kväveoxider*: summan av de kväveoxider som släpps ut från avgasröret.
- (11) *partikelmassa* eller *PM*: material som släpps ut från avgasröret eller bromsarna och som samlas upp på ett filtermedium.
- (12) *partikelmassa mindre än 10 µm* eller *PM<sub>10</sub>*: partiklar med en diameter mindre än 10 µm.
- (13) *partikelantal* eller *PN*: det totala antalet fasta partiklar som släpps ut från avgasröret eller avges från bromsarna.
- (14) *partikelantal över 10 nm* eller *PN<sub>10</sub>*: det totala antalet fasta partiklar som släpps ut från avgasröret eller avges från bromsarna och som har en diameter på minst 10 nm.
- (15) *kolmonoxid*: kolmonoxid som släpps ut från avgasröret.
- (16) *metan*: metan som släpps ut från avgasröret.
- (17) *totala kolväten*: de totala kolväten som släpps ut från avgasröret.
- (18) *andra kolväten än metan*: de totala kolväten som släpps ut från avgasröret exklusive metan.
- (19) *andra organiska gaser än metan*: summan av icke-syrehaltiga och syrehaltiga kolväten som släpps ut från avgasröret.
- (20) *ammoniak*: ammoniak som släpps ut från avgasröret.
- (21) *formaldehyd*: formaldehyd som släpps ut från avgasröret.
- (22) *WHTC*: den internationella harmoniserade transienta körcykeln i enlighet med punkt 7.2.1 i bilaga 4 till FN-föreskrift nr 49.
- (23) *WHSC*: den internationella harmoniserade stationära körcykeln i enlighet med punkt 7.2.2 i bilaga 4 till FN-föreskrift nr 49.
- (24) *beräkningsverktyg för fordonsenergiförbrukning* eller *Vecto*: simuleringsverktyg som används för att fastställa koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och räckvidd vid eldrift för tunga fordon. *energiförbrukning*: förbrukning av elenergi från alla framdrivningskällor i ett fordon.
- (25) *bränsleförbrukning*: förbrukning av bränsle från alla framdrivningskällor i ett fordon.
- (26) *avdunstningsutsläpp*: ångor av kolväten som avges från ett fordons bränslesystem, med undantag för avgasutsläpp.
- (27) *vevhusutsläpp*: gasformiga föroreningar som släpps ut från de utrymmen i eller utanför en motor som är kopplade till oljeträget genom inre eller yttre rörledningar.
- (28) *bromspartikelutsläpp*: partiklar som avges från ett fordons bromssystem.
- (29) *däckslitage*: den massa material som går förlorad från däckets på grund av slitageprocessen och som släpps ut i miljön.

- (30) *andra utsläpp än avgaser*: avdunstningsutsläpp, utsläpp genom däckslitage och bromsutsläpp.
- (31) *utsläpp av föroreningar*: avgasutsläpp och andra utsläpp än avgaser som inte är koldioxidutsläpp.
- (32) *utsläpps begränsande anordning*: de anordningar i ett fordon som reglerar eller begränsar utsläpp av föroreningar.
- (33) *utsläpps begränsande system*: de utsläpps begränsande anordningar som är installerade i ett fordon, inklusive alla styrenheter och programvaror som styr deras användning.
- (34) *ursprungligt utsläpps begränsande system*: utsläpps begränsande system eller en kombination av sådana system som omfattas av det typgodkännande som beviljats för fordonet i fråga.
- (35) *ersättande utsläpps begränsande system*: utsläpps begränsande system eller en kombination av sådana system avsett att ersätta ett ursprungligt utsläpps begränsande system och som kan godkännas som separat teknisk enhet.
- (36) *dynamisk reglering*: system som justerar motorn, utsläpps begränsande system eller andra fordonsp parametrar i syfte att förbättra bränsle- eller energiförbrukningen och effektiviteten hos det utsläpps begränsande systemet på grundval av den förväntade användningen av fordonet.
- (37) *system för omborrdiagnos* eller *OBD-system*: system som kan generera information från system för omborrdiagnos (OBD-information), enligt definitionen i artikel 3.49 i förordning (EU) 2018/858, och som kan överföra denna information via OBD-porten och via luften.
- (38) *system för ombordövervakning* eller *OBM-system*: system på ett fordon som kan upptäcka antingen utsläppsöverskridanden eller när ett fordon i förekommande fall befinner sig i nollutsläppsläge, och som kan indikera förekomsten av sådana överskridanden med hjälp av information som lagrats i fordonet, och som kan överföra denna information via OBD-porten och via luften.
- (39) *ombordsystem för övervakning av bränsle- och energiförbrukning* eller *OBFCM-system*: programvara eller hårdvara som mäter och använder parametrar för fordon, motor, bränsle- eller elenergi och nyttolast/vikt i syfte att bestämma och lagra data om bränsle- och energiförbrukning och andra parametrar som är relevanta för att bestämma fordonets bränsle- eller energiförbrukning och energieffektivitet i fordonet.
- (40) *manipulationsanordning*: programvara eller hårdvara som mäter temperatur, fordonshastighet, motorvarvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del av det utsläpps begränsande systemet för att minska effektiviteten hos det utsläpps begränsande systemet när fordonet körs.
- (41) *manipulationsstrategi*: strategi som försämrar effekten hos de utsläpps begränsande systemen vid miljö- eller driftsförhållanden som motsvarar normal körning eller ligger utanför typgodkännandeprovningen, eller som förfalskar uppgifter om givare, bränsle- eller energiförbrukning, räckvidd vid eldrift eller batteriets hållbarhet.
- (42) *utsläpp vid verklig körning* eller *RDE*: utsläpp från ett fordon vid normala körförhållanden och utökade förhållanden som anges i tabellerna 1 och 2 i bilaga III.

- (43) *vägmätare*: instrument som visar den totala sträcka som fordonet har kört sedan det tillverkades.
- (44) *manipulering*: de ekonomiska aktörernas eller oberoende aktörers inaktivering eller ändring av motor, utsläpps begränsande anordning och system, framdrivningssystem, drivbatteri, vägmätare, OBFCM- eller OBD/OBM-system, inklusive all programvara eller andra logiska kontrollkomponenter i dessa system och deras data.
- (45) *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.
- (46) *egen designbyrå*: lokal där hela fordonet utformas och utvecklas, och som kontrolleras och används av tillverkaren.
- (47) *tillverkare av små serier*: tillverkare av färre än 10 000 nya motorfordon av kategori M<sub>1</sub> eller 22 000 nya motorfordon av kategori N<sub>1</sub> som registreras i unionen per 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<sub>1</sub> eller 22 000 nya motorfordon av kategori N<sub>1</sub> som registreras i unionen varje kalenderår, eller
  - (c) tillhör en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.
- (48) *tillverkare av ultrasmå serier*: tillverkare som tillverkar färre än 1 000 nya motorfordon av kategori M<sub>1</sub> eller färre än 1 000 nya motorfordon av kategori N<sub>1</sub> som registrerats i unionen under det föregående kalenderåret.
- (49) *fordon med endast förbränningsmotorer*: fordon där alla framdrivningsenergiomvandlare är förbränningsmotorer, även vätgasdrivna.
- (50) *fordon med endast eldrift*: fordon utrustat med ett framdrivningssystem vars framdrivningsenergiomvandlare endast består av elmotorer och vars system för lagring av framdrivningsenergi endast består av uppladdningsbara elenergilagringsystem.
- (51) *bränslecell*: energiomvandlare som omvandlar kemisk energi till elektrisk energi eller vice versa.
- (52) *bränslecellsfordon*: fordon utrustat med ett framdrivningssystem vars framdrivningsenergiomvandlare endast består av en eller flera bränsleceller och en eller flera elmotorer.
- (53) *bränslecellshybridfordon*: bränslecellsfordon utrustat med ett framdrivningssystem vars system för lagring av framdrivningsenergi består av minst ett bränslelagringssystem och minst ett uppladdningsbart elenergilagringsystem.
- (54) *hybridfordon*: fordon utrustat med ett framdrivningssystem som har minst två olika kategorier av framdrivningsenergiomvandlare och minst två olika kategorier av system för lagring av framdrivningsenergi.
- (55) *hybridelfordon*: hybridfordon i vilket en av framdrivningsenergiomvandlarna är en elmotor.
- (56) *externt laddbart hybridelfordon*: hybridelfordon som kan laddas från en extern källa.

- (57) *ej externt laddbart hybridfordon*: fordon med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem som används för fordonets framdrivning och som inte kan laddas från en extern källa.
- (58) *geofencing-teknik*: teknik som inte tillåter att ett hybridfordon drivs med hjälp av förbränningsmotorn (dvs. för att aktivera nollutsläppsläge) när det körs inom ett visst geografiskt område.
- (59) *nollutsläppsläge*: valbart läge där ett hybridfordon körs utan användning av förbränningsmotorn.
- (60) *nettoeffekt*: den effekt som erhålls på en provbänk vid vevaxelns ände eller dess motsvarighet vid motsvarande motorvarvtal med hjälpaggregat och som bestäms under de omgivningsförhållanden som gäller för referensändamål.
- (61) *hjuleffekt*: den effekt som uppmäts vid fordonets hjul och som används för dess framdrivning.
- (62) *förhållande effekt/vikt*: förhållandet mellan märkeffekt och vikt i körklart skick.
- (63) *märkeffekt*: motorns maximala nettoeffekt i kW.
- (64) *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.
- (65) *drivbatteri*: batterisystem som lagrar energi med det huvudsakliga syftet att driva fordonet.
- (66) *räckvidd vid eldrift*: den sträcka som tillryggaläggs vid laddningstömmande drift tills drivbatteriet är urladdat.
- (67) *utsläppsfri räckvidd*: den maximala sträcka som ett utsläppsfritt fordon kan färdas tills drivbatteriet eller bränsletanken har tömts, vilket för fordon med endast eldrift motsvarar räckvidden vid eldrift.
- (68) *hållbarhet*: förmågan hos ett system, en anordning, en komponent eller någon del av fordonet att bibehålla den prestanda som krävs under en viss tid.
- (69) *batteriets hållbarhet*: hållbarheten hos ett drivbatteri i form av dess hälsotillstånd.
- (70) *hälsotillstånd*: det uppmätta eller uppskattade tillståndet för en specifik prestandamätare för ett fordon eller ett drivbatteri vid en specifik tidpunkt under dess livslängd, uttryckt i procent av den prestanda som fastställdes när fordonet eller drivbatteriet certifierades eller var nytt.
- (71) *miljöfordonspass*: dokument på papper och i digital form som innehåller information om ett fordons miljöprestanda vid registreringstillfället, inklusive gränsvärden för utsläpp av föroreningar, koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt samt batteriets hållbarhet och andra relaterade värden.
- (72) *förarvarningssystem för överskridande utsläpp*: system som har utformats, konstruerats och installerats i ett fordon för att informera användaren om överskridande av utsläpp och för att tvinga fram reparationer.
- (73) *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 tvinga fram användning av reagenset.

- (74) *utsläpp vid tomgång*: avgasutsläpp som produceras när förbränningsmotorn är i drift men inte belastad i syfte att driva fordonet.
- (75) *försäkran om överensstämmelse*: 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.
- (76) *släpfordonets energieffektivitet*: släpfordonets prestanda med avseende på dess inverkan på koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, räckvidd vid eldrift och motoreffekt hos ett motordrivet dragfordon.
- (77) *vinterdäck*: däck vars slitbanemönster, gummiblandning eller struktur primärt utformats för att under vinterförhållanden visa bättre prestanda än ett normalt däck i fråga om förmågan att inleda eller upprätthålla fordonets rörelse.
- (78) *däck för särskilt bruk*: däck avsedda för blandad körning både på väg och i terräng eller för annat särskilt bruk. Dessa däck är i första hand konstruerade för att inleda och upprätthålla fordonets rörelse vid terrängkörning.

## Kapitel II – Tillverkarens skyldigheter

### Artikel 4

#### Tillverkarens skyldigheter när det gäller fordonets konstruktion

1. Tillverkarna ska säkerställa att de nya fordon som de tillverkar och som säljs, registreras eller tas i bruk i unionen är typgodkända i enlighet med denna förordning. Tillverkarna ska säkerställa att de nya komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, bromssystem och ersättande utsläpps begränsande 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. Tillverkarna ska konstruera, tillverka och montera fordonen så att de överensstämmer med denna förordning, inklusive att de uppfyller de utsläppsgränser som anges i bilaga I och att de värden som anges i intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen iakttas under fordonets hela livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV. Dessa fordon ska betecknas som "Euro 7-fordon".
3. Vid kontroll av efterlevnaden av gränsvärdena för avgasutsläpp, om provningen utförs under utökade körförhållanden, ska utsläppen delas med den delare för utökad körning som anges i bilaga III.  
Utsläppen under regenerering av utsläpps begränsande system ska inkluderas som ett viktat genomsnitt baserat på regenereringens frekvens och varaktighet.
4. Tillverkarna ska konstruera och tillverka komponenter eller separata tekniska enheter, inklusive motorer, drivbatterier, bromssystem och ersättande utsläpps begränsande system på ett sådant sätt att de uppfyller kraven i denna förordning, inklusive de utsläppsgränser som anges i bilaga I.
5. Tillverkarna får inte konstruera, tillverka och montera fordon med manipulationsanordningar eller manipulationsstrategier.
6. Tillverkarna ska konstruera, tillverka och montera fordon av kategorierna M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> med
  - (a) OBD-system som kan upptäcka felfungerande system som leder till överskridande utsläpp för att underlätta reparationer,

- (b) OBM-system som kan upptäcka utsläpp över utsläppsgränserna på grund av felfunktioner, ökad effektminskning eller andra situationer som ökar utsläppen,
  - (c) OBFCM-system för övervakning av fordonets bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning och andra relevanta parametrar, t.ex. nyttolast/vikt, som behövs för att fastställa fordonets bränsle- och energieffektivitet vid verklig körning,
  - (d) övervakning av hälsotillståndet hos drivbatteri och utsläppssystem,
  - (e) förarvarningssystem för överskridande utsläpp,
  - (f) förarvarningssystem för låg reagensnivå,
  - (g) anordningar som överför fordonsgenererade data som används för att uppfylla denna förordning och OBFCM-data, i syfte att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller via luften, och i syfte att kommunicera med laddningsinfrastruktur och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.
7. Tillverkarna ska konstruera, tillverka och montera fordon av kategorierna M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> 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 motorstyrningar.
  - (c) Drivbatterier.
  - (d) Vägmätare.
  - (e) Utsläpps begränsande system.
8. Tillverkaren ska förhindra att de sårbarheter som avses i punkt 7 kan utnyttjas. När en sådan sårbarhet upptäcks ska tillverkaren avlägsna sårbarheten genom programuppdatering eller på annat lämpligt sätt.
9. Tillverkarna ska säkerställa en säker överföring av data om utsläpp och batteriers hållbarhet genom att vidta cybersäkerhetsåtgärder i enlighet med FN-föreskrift nr 155<sup>54</sup>.
10. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser om förfaranden, provningar och metoder för att kontrollera att kraven i punkterna 1–9 uppfylls. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

#### *Artikel 5*

#### **Tillverkarens möjligheter när det gäller konstruktion och beteckning av fordon**

1. Tillverkarna får beteckna de fordon de tillverkar som ”Euro 7+-fordon” om dessa fordon uppfyller följande krav:
- (a) För fordon med endast förbränningsmotorer och ej externt laddbara hybridfordon genom att förklara att de uppfyller minst 20 % lägre

---

<sup>54</sup> FN-föreskrift nr 155 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på cybersäkerhet och ledningssystem för cybersäkerhet (EUT L 82, 9.3.2021, s. 30).

utsläppsgränser än de som anges i bilaga I för gasformiga föroreningar och en storleksordning lägre utsläppsgränser för partikelutsläpp.

- (b) För externt laddbara hybridfordon genom att förklara att de uppfyller minst 20 % lägre utsläppsgränser än de som anges i bilaga I för gasformiga föroreningar, en storleksordning lägre utsläppsgränser för partikelutsläpp och en batterihållbarhet som är minst 10 procentenheter högre än de krav som anges i bilaga II.
  - (c) För fordon med endast eldrift genom att deklarerat att batteriets hållbarhet är minst 10 procentenheter högre än de krav som anges i bilaga II.
2. Dessa fordons överensstämmelse med kraven i punkt 1 ska kontrolleras mot de angivna värdena.
  3. Tillverkarna får beteckna fordon som "Euro 7A-fordon" om dessa fordon är utrustade med dynamisk reglering. Användningen av dynamisk reglering ska visas för typgodkännandemyndigheterna under typgodkännandet och kontrolleras under fordonets livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV.
  4. Tillverkarna får beteckna fordon som "Euro 7G-fordon" om dessa fordon är utrustade med förbränningsmotorer med geofencing-teknik. Tillverkaren ska installera ett förarvarningssystem i dessa fordon för att informera användaren när drivbatterierna nästan är tomma och för att stanna fordonet om det inte laddas inom 5 km från den första varningen när det körs i nollutsläppsläge. Tillämpningen av sådan geofencing-teknik kan kontrolleras under fordonets livstid.
  5. Tillverkarna får konstruera fordon som kombinerar två eller flera av de egenskaper som avses i punkterna 1, 2 eller 3 och beteckna dem med en kombination av symboler och bokstäver, till exempel "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" eller "Euro 7AG".
  6. På tillverkarens begäran får typgodkännandemyndigheten för N<sub>2</sub>-fordon med en totalvikt på mellan 3,5 och 4,0 ton som härrör från en N<sub>1</sub>-fordonstyp bevilja ett typgodkännande avseende utsläpp för N<sub>1</sub>-fordonstyp. Sådana fordon ska betecknas som "Euro 7ext-fordon".
  7. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser om förfaranden, provningar och metoder för att kontrollera att kraven i punkterna 1–6 uppfylls. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

#### *Artikel 6*

#### **Hållbarhetskrav för fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter**

1. Tillverkarna 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 fordonen körs vid normala och utökade körförhållanden enligt bilaga III, under fordonets livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV, och uppfyller de minimikrav på batteriets hållbarhet som anges i bilaga II.
2. Tillverkarna ska säkerställa att dessa fordon uppfyller de värden för koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning och energieffektivitet som anges i enlighet med bestämmelserna i denna förordning under fordonets livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV.

3. Tillverkarna ska säkerställa att OBFCM-, OBD- och OBM-system och åtgärder mot manipulering som installeras i dessa fordon uppfyller bestämmelserna i denna förordning så länge fordonet används.
4. De krav som avses i punkterna 1–3 ska tillämpas på fordon för alla typer av bränslen eller energikällor som de drivs med. Samma krav ska också tillämpas på alla separata tekniska enheter och komponenter som är avsedda för sådana fordon.
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 hållbarhetsmultiplikatorer som anges i tabell 2 i bilaga IV.
6. De OBM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna
  - (a) registrera omfattningen och varaktigheten av alla utsläppsöverskridanden,
  - (b) överföra data om fordonets utsläppsegenskaper, inklusive data från föroreningsgivare och avgasflödesdata, via OBD-porten och via luften, även i samband med trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller<sup>55,56</sup>,
  - (c) begära reparation av fordonet när förarvarningssystemet meddelar att det finns kraftigt överskridande av utsläpp.
7. De OBFCM-system som tillverkaren har installerat i dessa fordon ska kunna överföra de fordonsdata som de registrerar via OBD-porten och via luften.
8. För fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk eller som inte uppfyller kraven i denna förordning ska tillverkarna omedelbart vidta nödvändiga korrigerande åtgärder, inklusive reparationer eller ändringar av dessa fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, för att säkerställa att de uppfyller kraven i denna förordning. Tillverkarna eller andra ekonomiska aktörer ska dra tillbaka fordonet från marknaden eller återkalla det, beroende på vad som är lämpligt. Tillverkaren ska omedelbart med lämpliga uppgifter informera den typgodkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet om den bristande överensstämelsen.
9. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser om krav, provningar, metoder och korrigerande åtgärder i samband med de skyldigheter som avses i punkterna 1–8. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

#### *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 tillverkaren utföra de provningar som anges i tabellerna 1, 3, 5, 7 och 9 i bilaga V. För att kontrollera att produktionen överensstämmer med kraven i denna förordning ska fordon, komponenter och

---

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

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



separata tekniska enheter väljas ut av typgodkännandemyndigheten eller tillverkaren i tillverkarens lokaler. Överensstämmelse hos fordon i drift ska kontrolleras under de perioder som anges i tabell 1 i bilaga IV.

2. Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller kraven på RDE, korrigering av CO<sub>2</sub>-omgivningstemperaturen, OBD, OBM, utsläpp och batteriers hållbarhet, kontinuerlig eller periodisk regenerering, skydd mot manipulering samt vevhus enligt bilaga V. Tillverkaren ska förse typgodkännandemyndigheten med en undertecknad försäkran om överensstämmelse när det gäller användningen av tillbehören dynamisk reglering och geofencing när tillverkaren väljer dessa tillbehör.
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. Tillverkarna ska utfärda ett miljöfordonspass för varje fordon och överlämna passet till fordonets köpare tillsammans med fordonet genom att hämta relevanta uppgifter från källor, t.ex. intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen. Tillverkaren ska se till att miljöfordonspassets uppgifter finns tillgängliga för visning i fordonets elektroniska system och att de kan överföras från fordonet till utrustning utanför fordonet.
5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa provning och kontroll av överensstämmelse samt förfaranden för typgodkännande avseende utsläpp, produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift, försäkran om överensstämmelse och miljöfordonspass enligt punkterna 1–4. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

#### *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 och 9 i bilaga V med försäkringar om överensstämmelse. Överensstämmelsen för fordon som konstrueras och släpps ut på marknaden av små tillverkare får provas för överensstämmelse i drift och marknadskontroll i enlighet med tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V. Provningar av produktionsöverensstämmelse enligt bilaga V ska inte krävas. Artikel 4.4 b ska inte tillämpas på tillverkare av små serier.
2. Tillverkare av ultrasmå serier ska uppfylla de utsläppsgränser som anges i bilaga I i laboratorieprovningar baserade på slumpmässiga körcykler vid verklig körning för överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll.

#### *Artikel 9*

##### **Särskilda regler för etappvis färdigbyggda fordon**

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

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

## **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. De nationella godkännandemyndigheterna ska vidta åtgärder för att bevilja typgodkännanden avseende utsläpp för fordonstyper, komponenter och separata tekniska enheter och för att utföra provningar, kontroller och inspektioner för att kontrollera att tillverkarna uppfyller kraven på produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse hos fordon i drift i enlighet med bilaga V.
2. De nationella marknadskontrollmyndigheterna ska utföra kontroller av marknadskontroll i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2018/858 och tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V.
3. Från och med den ... [*Publikationsbyrå: för in datum = datum för denna förordnings ikraftträdande*] får de nationella godkännandemyndigheterna, om en tillverkare begär det, inte vägra att bevilja EU-typgodkännande avseende utsläpp eller nationellt typgodkännande avseende utsläpp för en ny typ av fordon eller motor, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon som uppfyller kraven i denna förordning.
4. Från och med den 1 juli 2025 ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.
5. Från och med den 1 juli 2027 ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> samt nya släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.
6. Från och med den 1 juli 2030 ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> som konstruerats av små tillverkare och som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av sådana fordon.
7. Från och med den 1 juli 2031 ska de nationella myndigheterna, när det gäller nya fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> som konstruerats av små tillverkare och

som inte uppfyller kraven i denna förordning, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för registrering och ska, med hänvisning till utsläpp av koldioxid och föroreningar, bränsle- och energiförbrukning, energieffektivitet eller batteriernas hållbarhet, förbjuda registrering, försäljning eller ibruktage av sådana fordon.

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

#### *Artikel 11*

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

1. Från och med den 1 juli 2025 ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.
2. Från och med den 1 juli 2027 ska försäljning eller installation av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som är avsedd att monteras på ett fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> som godkänts enligt denna förordning vara förbjuden om systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte är typgodkänd i enlighet med denna förordning.
3. De nationella godkännandemyndigheterna får fortsätta att bevilja utökade EU-typgodkännanden avseende utsläpp för ersättande utsläpps begränsande system som beviljats innan denna förordning träder i kraft på de villkor som gällde vid tidpunkten för det ursprungliga typgodkännandet avseende utsläpp. De nationella myndigheterna ska förbjuda försäljning eller installation i ett fordon av sådana ersättande utsläpps begränsande system om de inte är typgodkända.

#### *Artikel 12*

### **Korrekt drift av system med förbrukningsbart reagens och av utsläpps begränsande system**

1. Ekonomiska aktörer och oberoende aktörer får inte manipulera fordonet och dess system.
2. De nationella myndigheterna ska i samband med kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift eller marknadskontroll kontrollera om fordonstillverkarna har installerat förarvarningssystem för överskridande utsläpp och förarvarningssystem för låg reagensnivå på rätt sätt, samt om fordonen kan manipuleras.

## Kapitel IV

### Kommissionens och tredje parts roll när det gäller överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll

#### Artikel 13

##### Tillämpning av provningskrav för kommissionen och tredje part

1. Kommissionen eller tredje part får i enlighet med artiklarna 9 och 13.10 i förordning (EU) 2018/858 utföra kontroller av överensstämmelse hos fordon i drift och kontroller av marknadskontroll enligt tabellerna 2, 4, 6, 8 och 10 i bilaga V för att kontrollera att fordon, komponenter och separata tekniska enheter överensstämmer med den här förordningen.
2. Tillverkarna ska göra de uppgifter som krävs för att utföra sådana kontroller tillgängliga för kommissionen och tredje part 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. Förfarandena för typgodkännande avseende utsläpp ska omfatta provning och kontroll samt tillämpning av alla administrativa förfaranden och dokumentationskrav enligt bilaga V. För de krav som anges i bilaga V ska tillverkaren i tillämpliga fall tillhandahålla en försäkran om överensstämmelse till typgodkännandemyndigheten.
2. Provningar för att visa att kraven i artikel 4 är uppfyllda ska utföras av tillverkare och nationella myndigheter enligt bilaga V. Provningar för att visa att kraven i artikel 4 är uppfyllda får utföras av kommissionen och tredje part enligt bilaga V.
3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive produktionsöverensstämmelse, överensstämmelse hos fordon i drift och marknadskontroll, som behandlar förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp, provningsmetoder, administrativa bestämmelser, ändring och utökning av typgodkännande avseende utsläpp, dataåtkomst, dokumentationskrav och mallar för följande:
  - (a) Fordonstyper av kategorierna  $M_1$  och  $N_1$ .
  - (b) Fordonstyper av kategorierna  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  och  $N_3$ .
  - (c) Motorer som används av fordonstyperna  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  och  $N_3$ .
  - (d) OBM/OBD-system.
  - (e) Skydd mot manipulering, säkerhetssystem och cybersäkerhetssystem.
  - (f) Typ av ersättande utsläpps begränsande system och deras komponenter.
  - (g) Bromssystemtyper och deras ersättningsdelar.
  - (h) Däcktyper med avseende på däckslitage.

- (i) Andra typer av komponenter och deras ersättningsdelar.
  - (j) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>, bestämmelser för OBFCM-system.
  - (k) Bestämning av koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, räckvidd vid eldrift och motoreffekt för fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>, energieffektivitet för släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>, bestämmelser för OBFCM-system.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta genomförandeakter för alla faser av typgodkännandet avseende utsläpp, inklusive överensstämmelse hos fordon i drift, produktionsöverensstämmelse och marknadskontroll, för att fastställa följande:
- (a) Metoder för att mäta avgasutsläpp i laboratorium och på väg, inklusive slumpmässiga RDE-provningssyklar och RDE-provningssyklar när det gäller högsta utsläpp, användning av bärbara system för utsläppsmätning för att kontrollera utsläpp vid verklig körning och utsläpp vid tomgång.
  - (b) Metoder för att fastställa ett fordons koldioxidutsläpp, bränsle- och energiförbrukning, utsläppsfri räckvidd, räckvidd vid eldrift och motoreffekt.
  - (c) Metoder, krav och tekniska specifikationer för växlingsindikatorer.
  - (d) Metoder för att fastställa energieffektiviteten hos släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>.
  - (e) Metoder för att mäta vevhusutsläpp.
  - (f) Metoder för att mäta avdunstningsutsläpp.
  - (g) Metoder för att mäta bromspartikelutsläpp, inklusive metoder för tunga fordon, bromspartikelutsläpp vid verklig körning och regenerativ bromsning.
  - (h) Metoder för att mäta däckslitage för att övervaka däckens nötningsgrad.
  - (i) Metoder för att utvärdera överensstämmelsen med minimikraven för batteriers hållbarhet.
  - (j) OBFCM-system, OBD-system och OBM-system, inklusive tröskelvärden för överensstämmelse, prestandakrav och provningar, metoder för att säkerställa givarnas prestanda och överföring av data som registreras av dessa system via luften.
  - (k) Egenskaper och prestanda hos förarvarningssystem och metoder för att motivera föraren och metoder för att bedöma om systemen fungerar korrekt.
  - (l) Metoder för att bedöma korrekt funktion, effektivitet, regenerering och hållbarhet hos ursprungliga och ersättande utsläppsbegränsande system.
  - (m) Metoder för att säkerställa och bedöma de säkerhetsåtgärder som avses i artikel 4.5, inklusive metoder för sårbarhetsanalys och skydd mot manipulering.
  - (n) Kriterier för typgodkännanden avseende utsläpp och genomförande av de särskilda regler för tillverkare av små och ultrasmå serier som anges i artikel 8.
  - (o) Metoder för att bedöma om fordonstyper som godkänts enligt beteckningarna i artikel 5 fungerar korrekt.

- (p) Kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna i artikel 9.1 och provningsförfaranden för etappvis färdigbyggda fordon.
- (q) Prestandakrav för provningsutrustning.
- (r) Specifikationer för referensbränslen för provning.
- (s) Metoder för att fastställa avsaknaden av manipulationsanordningar och manipulationsstrategier.
- (t) Metoder för att mäta däckslitage.
- (u) Format och data samt metoder för kommunikation via luften för miljöfordonspasset.
- (v) Administrativa krav och dokumentation för typgodkännande avseende utsläpp.
- (w) Rapporteringsskyldigheter när så är lämpligt.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 17.2.

### *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 följande:
  - (a) Bilaga III, när det gäller provningsvillkoren för fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon.
  - (b) Bilaga III, när det gäller provningsvillkoren, på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-bromsar eller Euro 7-däck.
  - (c) Bilaga V, när det gäller tillämpningen av provningskrav och försäkringar, på grundval av den tekniska utvecklingen.
  - (d) Artikel 5 genom att införa tillbehör och beteckningar baserade på innovativ teknik för tillverkare.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter för att komplettera denna förordning i enlighet med artikel 16 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen genom att
  - (a) fastställa gränsvärden för bromspartikelutsläpp i bilaga I med hänvisning till det arbete som utförts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29),
  - (b) fastställa nötningsgränser för däcktyper i bilaga I med hänvisning till det arbete som utförts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29),
  - (c) fastställa de minimikrav på batteriers prestanda som fastställs i bilaga II, med hänvisning till det arbete som utförts i FN:s världsforum för harmonisering av föreskrifter om fordon (WP29),
  - (d) fastställa hållbarhetsmultiplikatorer i bilaga IV på grundval av uppgifter som samlats in vid provning av Euro 7-fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>

och en rapport om hållbarheten hos tunga fordon som läggs fram för Europaparlamentet och rådet,

- (e) fastställa definitioner och särskilda regler för tillverkare av små serier för fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> enligt artiklarna 3 och 8 i denna förordning.

## **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 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den ... [*Publikationsbyrå: för in datum = datum för denna förordnings ikraftträdande*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 15 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
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 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**

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.

## **Kapitel VI – Slutbestämmelser**

*Artikel 19*

### **Upphävande av förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009**

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

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

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.

*Artikel 20*

### **Ikraftträdande och tillämpning**

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

Förordningen ska tillämpas från och med den 1 juli 2025 för fordon och komponenter av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> samt separata tekniska enheter för dessa fordon och från och med den 1 juli 2027 för fordon och komponenter av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> samt separata tekniska enheter för dessa fordon och släpfordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>.

Förordningen ska tillämpas från och med den 1 juli 2030 för fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> som konstrueras av tillverkare av små serier.

Utan hinder av punkt 2 ska artikel 11.3 tillämpas från och med ikraftträdandet av denna förordning.

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

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*



## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### **1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**

#### **1.1 Förslagets eller initiativets titel**

#### **1.2 Berörda politikområden**

#### **1.3 Förslaget eller initiativet avser**

#### **1.4 Mål**

*1.4.1 Allmänt/allmänna mål:*

*1.4.2 Specifikt/specifika mål:*

*1.4.3 Verkan eller resultat som förväntas*

*1.4.4 Prestationsindikatorer*

#### **1.5 Grunder för förslaget eller initiativet**

*1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

*1.5.2 Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå*

*1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

*1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

*1.5.5 En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

#### **1.6 Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet**

#### **1.7 Planerad metod för genomförandet**

### **2. FÖRVALTNING**

#### **2.1 Regler om uppföljning och rapportering**

#### **2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem**

*2.2.1 Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

*2.2.2 Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

*2.2.3 Uppskattning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet och bedömning av förväntade risker för fel*

#### **2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter**

### **3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**

#### **3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel**

## **3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen**

*3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen*

*3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftsanslag*

*3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen*

*3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*

*3.2.5 Bidrag från tredje part*

## **3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna**

## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009

#### 1.2. Berörda politikområden

Politikområde: Inre marknad för varor

Klimatåtgärder: "Naturresurser och miljö"

#### 1.3. Förslaget eller initiativet avser

en ny åtgärd

en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>57</sup>

en förlängning av en befintlig åtgärd

en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

#### 1.4. Mål

##### 1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Förslaget syftar till att bidra till ett allmänt mål, som är dubbelt: 1) Att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl genom att fastställa mer adekvata, kostnadseffektiva och framtidssäkra regler för fordonsutsläpp, och 2) att säkerställa en hög miljö- och hälsoskyddsnivå i EU genom att ytterligare minska utsläppen av luftföroreningar från vägtransporter så att de så snabbt som möjligt närmar sig nollförorening, i enlighet med kraven i handlingsplanen för nollförorening.

##### 1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Specifikt mål nr 1: Minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna för att begränsa de administrativa kostnaderna och underlätta ett framgångsrikt genomförande.

Specifikt mål nr 2: Tillhandahålla aktuella gränsvärden för alla relevanta luftföroreningar.

Specifikt mål nr 3: Förbättra kontrollen av utsläpp vid verklig körning.

##### 1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om ett system för typgodkännande av och marknads kontroll över motorfordon, släpfordon

<sup>57</sup>

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

och system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, som syftar till att harmonisera de tekniska kraven på utsläpp. Det är avgörande för att den inre marknaden ska fungera väl ur detta perspektiv.

Förslaget kommer att ge bättre prestanda för utsläpp av föroreningar från lätta och tunga fordon och ge konsumenterna vinster när det gäller luftkvalitet, vilket bidrar till att minska hälso- och miljöskadorna. Det kommer också att stärka den tekniska positionen och konkurrenskraften i EU:s värdekedja för fordonsindustrin. Ytterligare sidovinster är att konsumenternas förtroende för fordonens goda miljöprestanda stärks. Man kan också förvänta sig positiva effekter på kompetenshöjning och omskolning av arbetskraften i takt med att framtidssäkrad ren teknik utvecklas och används i allt större utsträckning.

#### 1.4.4. *Prestationsindikatorer*

*Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.*

Följande indikatorer har identifierats:

1. Antal typgodkännanden avseende utsläpp enligt Euro 7 per fordonstyp.
2. Kostnader under genomförandefasen och administrativa kostnader per typgodkännande avseende utsläpp.
3. Bevis på förbättrad kontroll av utsläppen under alla användningsförhållanden för alla reglerade föroreningar.
4. Kostnader för kontroll av efterlevnaden, inklusive kostnader för överträdelser och sanktioner vid bristande efterlevnad samt kostnader för övervakning.
5. Utveckling av utsläpp under fordonens livslängd, vilket framgår av lämpliga provningskampanjer och kontinuerlig övervakning av utsläppen.
6. Årligt antal registrerade fordon och andel av teknik med framdrivningssystem på EU:s vägar som medlemsstaterna rapporterar till Europeiska observationsorganet för alternativa bränslen.
7. Årlig utveckling av luftföroreningarnas inverkan på hälsan (dvs. förtida dödsfall till följd av exponering för vissa föroreningar) som ingår i årsrapporten om luftkvaliteten i Europa.
8. Vägtransporternas årliga andel av utsläpp av vissa föroreningar som medlemsstaterna rapporterar till Europeiska miljöbyrån inom ramen för direktivet om nationella åtaganden om utsläppsminskningar.
9. Årligt antal anmälningar från medlemsstaterna om hinder för handeln inom EU med personbilar, skåpbilar, lastbilar och bussar på grund av tekniska föreskrifter som införts av nationella, regionala eller lokala myndigheter (dvs. förbud av alla slag) i enlighet med anmälningsförfarandet i direktiv 2015/153.

### 1.5. **Grunder för förslaget eller initiativet**

#### 1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Alla nya fordon, motorer eller ersättningsdelar av kategorierna M1 och N1 som ska släppas ut på EU-marknaden bör typgodkännas i enlighet med denna förordning från och med den 1 juli 2025, med undantag för fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3, för vilka tillämpningsdatumet är den 1 juli 2027. Mervärdet av en åtgärd på

unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet i unionens intervention” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (ex ante)

Det finns ett behov av att ta itu med utsläppen av föroreningar och luftkvaliteten för att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl.

Luftkvalitet och utsläpp av föroreningar är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas enbart genom nationella eller lokala åtgärder. Samordning av utsläppsminskningar och förbättring av utsläppsprestanda måste ske på europeisk nivå och EU-åtgärder är motiverade med hänsyn till subsidiaritetsprincipen. Även om initiativ på nationell, regional och lokal nivå kan skapa synergieffekter är de inte tillräckliga i sig själva. Brist på samordnade EU-åtgärder genom skärpta normer för utsläpp av föroreningar skulle leda till en risk för marknadsfragmentering på grund av mångfalden av nationella system, olika ambitionsnivåer och utformningsparametrar.

Förväntat mervärde för unionen (ex post)

På egen hand skulle enskilda medlemsstater också utgöra en alltför liten marknad för att uppnå samma resultat, och därför behövs en EU-omfattande strategi för att driva på förändringar på industrinivå och för att skapa stordriftsfördelar.

#### *1.5.2. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Förslaget bygger på befintlig lagstiftning som under de senaste årtiondena har säkerställt en kontinuerlig minskning av utsläpp av föroreningar och en förbättring av fordonens och motorernas utsläppsprestanda i unionen.

#### *1.5.3. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Förslaget är förenligt med målen för Next Generation EU och den fleråriga budgetramen för 2021–2027, vilket kommer att bidra till att uppnå de parallella gröna och digitala omställningar som Europa strävar efter. Kombinationen av dessa ramar kommer att ta itu med den ekonomiska krisen och påskynda övergången till en ren och hållbar ekonomi genom att koppla samman strängare krav på miljö- och luftkvalitet med ekonomisk tillväxt.

#### *1.5.4. En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Personalbehoven ska täckas med personal inom de generaldirektorat som är avdelade för åtgärden (dvs. GD GROW (GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag) med stöd av GD CLIMA (GD Klimatpolitik)), eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoraten. Om ytterligare anslag behövs kan de beviljas de berörda generaldirektoraten som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

## 1.6. Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

### begränsad varaktighet

- verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- budgetkonsekvenser från och med YYYY till och med YYYY för åtagandebemyndiganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningsbemyndiganden.

### obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period från 2025,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

## 1.7. Planerad metod för genomförandet<sup>58</sup>

### Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- av genomförandeorgan

### Delad förvaltning med medlemsstaterna

### Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- tredjeländer eller organ som de har utsett,
- internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka),
- EIB och Europeiska investeringsfonden,
- organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen,
- offentlighetsrättsliga organ,
- privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har tilldelats tillräckliga ekonomiska garantier,
- organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har tilldelats tillräckliga ekonomiska garantier,
- personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten.
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

### Anmärkningar

Kommissionen har för avsikt att säkerställa genomförandet av de berörda åtgärderna genom centraliserad direkt förvaltning via sina egna avdelningar, särskilt via GFC för det tekniska och vetenskapliga stöd som krävs för att utarbeta genomförandeförordningar och utföra

<sup>58</sup> Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb:  
<https://myintracom.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

marknadskontroll, vilket redan föreskrivs i förordning (EG) 2018/858. Marknadskontrollen regleras redan genom lämpliga administrativa förfaranden som föreskrivs och redovisas i förordning (EG) 2018/858, medan det för arbetet med genomförandeförordningarna föreskrivs ett separat administrativt förfarande.

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1. Regler om uppföljning och rapportering

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:*

För att övervaka hur effektiva de föreslagna kraven på utsläppsminskningar är krävs omfattande datainsamling från olika källor, bland annat från medlemsstaterna, fordonstillverkarna och de nationella godkännandemyndigheterna.

Tekniska kommittén för motorfordon (TCMV) och det forum som inrättats enligt förordning (EU) 2018/858 kommer att vara plattformar för att regelbundet diskutera frågor som rör genomförandet av Euro 7.

Medlemsstaterna kommer att behöva rapportera till kommissionen om de sanktioner som de har genomfört i enlighet med förordning (EU) 2018/858.

Senast 2030 ska medlemsstaterna lämna information till kommissionen om tillämpningen av typgodkännandeförfarandena enligt denna förordning. På grundval av informationen ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av den nya förordningen.

### 2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

#### 2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Förslaget genomförs inom ramen för programmen för den inre marknaden och klimatåtgärder.

Förvaltningsätt, mekanismer för genomförande av finansiering, betalningsmetoder och kontrollstrategi omfattas av dessa program.

#### 2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Detta förslag genomförs inom ramen för programmen för den inre marknaden och klimatåtgärder. Kontroller/risker och riskreducerande åtgärder omfattas av befintliga ramar för internkontroll.

#### 2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Detta initiativ leder inte till några nya väsentliga kontroller eller risker som inte skulle omfattas av befintliga ramar för internkontroll. Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen har planerats.

### 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

*Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.*

Utöver tillämpningen av budgetförordningen för att förebygga bedrägeri och oriktigheter kommer de skärpta kraven på utsläppsnormer som föreskrivs i detta förslag att åtföljas av en förbättrad övervakning av utsläppen under fordonets hela livslängd.



### 3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer Rubrik 1	Diff./Icke-diff. <sup>59</sup>	från Eftaländer <sup>60</sup>	från kandidatländer <sup>61</sup>	från tredjeländer	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
<b>1</b>	[03 02 01 01] Programmet för den inre marknaden – Verksamhet och utveckling avseende den inre marknaden för varor och tjänster	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
<b>3</b>	[09 02 03] Naturresurser och miljö	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ

<sup>59</sup> Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

<sup>60</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>61</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

### 3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

#### 3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	1.
------------------------------------	--------	----

GD: GROW			År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	Summa åren 2022–2025	Följande år
○ Driftsanslag								
Budgetpost 03.020101 <sup>62</sup>	Åtaganden	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalningar	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Budgetrubrik	Åtaganden	(1b)						
	Betalningar	(2b)						
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program <sup>63</sup>								
Budgetrubrik		(3)						
<b>TOTALA anslag för GD GROW</b>	Åtaganden	= 1a + 1b + 3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Betalningar	= 2a + 2b	0,630	1,030	0,600		2,260	

<sup>62</sup> Enligt den officiella kontoplanen.

<sup>63</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

		+ 3						
--	--	-----	--	--	--	--	--	--

○ TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Betalningar	(5)	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	
○ TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)						
<b>TOTALA anslag för RUBRIK 1</b> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	= 4 + 6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Betalningar	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

○ TOTALA driftsanslag (alla rubriker avseende driftsanslag)	Åtaganden	(4)						
	Betalningar	(5)						
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)						
<b>TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1-6</b> i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	= 4 + 6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,200</b>
	Betalningar	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	<b>7</b>	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga V till de interna bestämmelserna), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	TOTALT
GD: GROW						
○ Personalresurser		1,498	1,498	1,256	1,256	<b>5,508</b>
○ Övriga administrativa utgifter		0,090	0,090	0,090	0,040	<b>0,310</b>
<b>Totalt GD</b> Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag	1,588	1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>	<b>1,970</b>

<b>TOTALA anslag för RUBRIK 7</b> i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	1,588	1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>
--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	TOTALT
<b>TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1–7</b> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	2,818	2,618	1,346	1,296	<b>8,078</b>
	Betalningar	2,218	2,618	1,946	1,296	<b>8,078</b>

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓	Typ <sup>64</sup>	Genomsnittliga kostnader	År 2022		År 2023		År 2024		År 2025		För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)				TOTALT		
			Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal
SPECIFIKT MÅL nr 1...																	
- Output																	
Delsumma för specifikt mål nr 1																	
<b>TOTALT</b>																	

<sup>64</sup> Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

### 3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:
- Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	------------	------------	------------	------------	---	--------

–

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Övriga administrativa utgifter	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
<b>Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>	<b>1,824</b>	<b>2,059</b>	<b>1,817</b>	<b>1,767</b>				<b>7,467</b>

Utanför RUBRIK 7 <sup>65</sup> i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga utgifter av administrativ natur								
<b>Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b>								

<b>TOTALT</b>	<b>1,824</b>	<b>2,059</b>	<b>1,817</b>	<b>1,767</b>				<b>7,467</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--------------

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs

<sup>65</sup> Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

### 3.2.3.1. Beräknat personalbehov för GD GROW och GD CLIMA

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	Följande år		
<b>O Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
<b>O Extern personal (i heltidsekvivalenter)<sup>66</sup></b>							
20 02 01 (kontraktanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
<b>TOTALT</b>	<b>11,5</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Förhandling av förordning, utarbetande av delegerade akter och genomförandeakter, organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn och uppdatering i enlighet med den tekniska utvecklingen
Extern personal	Genomföra analyser och ge stöd och tekniskt bidrag till organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn och uppdatering i enlighet med den tekniska utvecklingen

<sup>66</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].



### 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Den relevanta finansieringen har redan planerats för år 2022 och kommer att ingå i det planerade beloppet även för år 2023. Det krävs en intern omfördelning av personal från de relevanta arbetsuppgifterna i Euro 6/VI-förordningarna.

- kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetrubriker, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

### 3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

### 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
  - Påverkan på egna medel
  - Påverkan på andra inkomster
  - ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna <sup>67</sup>						
		År 2022	År 2023	År 2024	År 2025	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel .....								

<sup>67</sup> Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbörds kostnader.

# **BILAGA** **till FINANSIERINGSÖVERSIKTEN FÖR RÄTTSAKTEN**

Benämning på förslaget/initiativet:

Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer med avseende på utsläpp från motorfordon (Euro 7) och om upphävande av förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009

3. STORLEK PÅ OCH KOSTNAD FÖR PERSONALBEHOVET
4. KOSTNAD FÖR ÖVRIGA ADMINISTRATIVA UTGIFTER
5. TOTALA ADMINISTRATIVA KOSTNADER
6. METOD FÖR BERÄKNING AV KOSTNADERNA
- 6.1. Personalresurser
- 6.2. Övriga administrativa utgifter

7. Kostnader för det personalbehov som anses nödvändigt för GD GROW och GD CLIMA

Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTALT	
		Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag	Heltidsekvivalenter	Anslag
<b>○ Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>																	
20 01 02 01 – Utgifter för huvudkontor och representations kontor	Handläggare	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11 <sup>c</sup>	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	<b>10,048</b>
	Assisterer																
20 01 02 03 – Unionens delegationer	Handläggare																
	Assisterer																
<b>○ Extern personal <sup>68</sup></b>																	
20 02 01 och 20 02 02 – Extern personal – Huvudkontoret	Kontraktanställda	1	0,085	1	0,085											2	<b>0,170</b>
	Nationella experter																

<sup>68</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen.]

och representationskontoren Kontraktansställd personal	Vikarier																	
20 02 03 – Extern personal – Unionens delegationer	Kontraktansställda																	
	Lokalanställda																	
	Nationella experter																	
	Vikarier																	
	Unga experter som tjänstgör vid delegationerna																	
Andra budgetrubriker för personalresurser ( <i>ange vilka</i> )																		
<b>Delsumma för personalresurser – RUBRIK 7</b>		11,5	1,7 34	13	1,9 69	11	1,7 27	11	1,7 27	6,5	1,0 21	6,5	1,0 21	6,5	1,0 21	66	<b>10,2 18</b>	

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTALT	
		Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag	Heltidsekvivalenter	Ansl ag
<b>○ Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>																	
01 01 01 01	Indirekta forskningsåtgärder <sup>69</sup>	Handläggare															
01 01 01 11	Direkta forskningsåtgärder	Assistenter															
Annat (ange vad)																	
<b>○ Extern personal<sup>70</sup></b>																	
Extern personal från driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster)	– vid huvudkontoret	Kontraktanställda															
		Nationella experter															
		Vikarier															
	– vid unionens delegationer	Kontraktanställda															
		Lokalanställda															
		Nationella experter															

<sup>69</sup> Ange relevant budgetpost eller specificera en annan vid behov. Om flera budgetposter berörs bör personalen differentieras för varje budgetpost som berörs.

<sup>70</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen.]

		Vikarier																
		Unga experter som tjänstgör vid delegationerna																
01 01 01 02	Indirekta forskningsåtgärder	Kontraktsteställda																
01 01 01 12	Direkta forskningsåtgärder	Nationella experter																
	Annat (ange vad) <sup>71</sup>	Vikarier																
	Andra budgetposter för personalresurser (ange vilka)																	
	<b>Delsumma för personalresurser – Utanför RUBRIK 7</b>																	
	<b>Totalt för personalresurser (alla rubriker i den fleråriga budgetramen)</b>		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>

<sup>71</sup> Ange relevant budgetpost eller specificera en annan vid behov. Om flera budgetposter berörs bör personalen differentieras för varje budgetpost som berörs.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.



8. Övriga administrativa utgifter för GD GROW och GD CLIMA

Förslaget/initiativet kräver inte att administrativa anslag tas i anspråk

Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

*Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)*

<b>RUBRIK 7</b> i den fleråriga budgetramen	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totalt</b>
<b>Vid huvudkontoret eller inom EU:s territorium:</b>								
20 02 06 01 – Utgifter för tjänsteresor och representation	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,280</b>
20 02 06 02 – Kostnader för konferenser och möten								
20 02 06 03 – Kommittéer <sup>72</sup>	0,050	0,050	0,050					<b>0,150</b>
20 02 06 04 Studier och samråd								
20 04 – It-utgifter (gemensamma) <sup>73</sup>								
Andra budgetposter som inte gäller personalresurser (ange vilka om så behövs)								
<b>Vid unionens delegationer</b>								
20 02 07 01 – Kostnader för tjänsteresor, konferenser och representation								
20 02 07 02 – Vidareutbildning för anställda								

<sup>72</sup> Ange typen av kommitté och vilken grupp den tillhör.

<sup>73</sup> Yttrande från GD DIGIT – IT Investments Team krävs (se Guidelines on Financing of IT, C(2020) 6126 final, 10.9.2020, s. 7).

20 03 05 – Infrastruktur och logistik								
Andra budgetposter som inte gäller personalresurser (ange vilka om så behövs)								
<b>Delsumma Övriga utgifter – RUBRIK 7</b> i den fleråriga budgetramen	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

<b>Utanför RUBRIK 7</b> i den fleråriga budgetramen	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totalt</b>
Utgifter för tekniskt och administrativt stöd (gäller ej extern personal) som finansieras från driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster):								
– vid huvudkontoret								
– vid unionens delegationer								
Andra administrativa utgifter för forskning								
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter <sup>74</sup>								
It-utgifter inom operativa program som omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter <sup>75</sup>								

<sup>74</sup>

Yttrande från GD DIGIT – IT Investments Team krävs (se *Guidelines on Financing of IT*, C(2020) 6126 final, 10.9.2020, s. 7).

Andra budgetposter som inte gäller personalresurser (ange vilka om så behövs)								
<b>Delsumma Övriga utgifter – Utanför RUBRIK 7</b> i den fleråriga budgetramen								
<b>Totala övriga administrativa utgifter (alla rubriker i den fleråriga budgetramen)</b>	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

---

<sup>75</sup> Denna post inkluderar lokala administrativa system och bidrag till samfinansieringen av gemensamma it-system (se *Guidelines on Financing of IT*, C(2020) 6126 final, 10.9.2020).

9. Totala administrativa kostnader för GD GROW och GD CLIMA (alla rubriker inom den fleråriga budgetramen)

*Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)*

<b>Sammanfattning</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totalt</b>
Rubrik 7 – Personalresurser	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	<b>10,218</b>
Rubrik 7 – Övriga administrativa utgifter	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>
<b>Delsumma Rubrik 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10,648</b>
Utanför Rubrik 7 – Personalresurser								
Utanför Rubrik 7 – Övriga administrativa utgifter								
<b>Delsumma för Övriga rubriker</b>								
<b>TOTALT RUBRIK 7 och utanför RUBRIK 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10 648</b>

De administrativa kostnaderna ska täckas genom anslag som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga och/eller som har omfördelats, om så krävs kompletterade med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till befintliga begränsningar i fråga om budgetmedel.

10. Metod för beräkning av kostnaderna

10.1. Personalresurser

*I denna del beskrivs den beräkningsmetod som använts för uppskattning av personalbehovet (antaganden om arbetsbörda, inklusive specifika arbeten (arbetsbeskrivningar i Sysper 2), personalkategorier och motsvarande genomsnittliga kostnader).*

<b>RUBRIK 7</b> i den fleråriga budgetramen
<p>Obs: De genomsnittliga kostnaderna för varje personalkategori vid huvudkontoret finns på BudgWeb: <a href="https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/SV/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx">https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/SV/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx</a></p>
<p><input type="radio"/> Tjänstemän och tillfälligt anställda 10,5 heltidsekvivalenter år 2022 för utarbetande av delegerade akter och genomförandeakter, organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn, rapportering och uppdatering. 12 heltidsekvivalenter år 2023 för utarbetande av delegerade akter och genomförandeakter, organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn, rapportering och uppdatering. 11 heltidsekvivalenter under 2024–2025 för uppföljning av delegerade akter och genomförandeakter, organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn, rapportering och uppdatering. 6,5 heltidsekvivalenter under 2026–2028 för uppföljning av delegerade akter och genomförandeakter, organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn, rapportering och uppdatering.</p>
<p><input type="radio"/> Extern personal 1 heltidsekvivalent under 2022–2023 för stöd till utarbetande av delegerade akter och genomförandeakter, organisation och övervakning av marknadskontroll över utsläpp, översyn, rapportering och uppdatering.</p>

Utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen

Endast tjänster som finansieras via forskningsbudgeten

Extern personal

## 10.2. Övriga administrativa utgifter

*Ange vilken beräkningsmetod som använts för varje budgetpost.*

*Ange särskilt vilka antaganden de bygger på (antal möten per år, genomsnittliga kostnader etc.).*

**RUBRIK 7** i den fleråriga budgetramen

Cirka tolv tjänsteresor till medlemsstater under 2022–2028.

Cirka 3 mötesdagar per år under 2022–2024 (TCMV- och forummöten).

**Utanför RUBRIK 7** i den fleråriga budgetramen