Europa-Parlamentet
2024-2029

Transport- og Turismeudvalget

2025/0422(COD)

26.6.2026

ÆNDRINGSFORSLAG
171 - 285

Forenklet procedure uden udkast til betænkning (artikel 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 og (EU) 2024/1257 for så vidt angår forenkling af tekniske krav og prøvningsprocedurer for motorkøretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 70/157/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 540/2014

Forslag til forordning
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Ændringsforslag 171
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6 - 7 og 10

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 6 affattes således:
"6. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	"6. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."
	b) Stk. 7 affattes således:
"7. Med virkning fra den 29. maj ***2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"7. Med virkning fra den 29. maj ***2034*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."
	c) Stk. 10 affattes således:
"10. Med virkning fra den 1. juli ***2031***	"10. Med virkning fra den 1. juli ***2036***

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

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

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

I henhold til Euro 7-rammen skal fabrikanter af tunge køretøjer investere yderligere i forbrændingsmotorteknologi, mens forordningen om tunge CO_2-køretøjer fremmer hurtig elektrificering og pålægger sanktioner for manglende overholdelse. Disse krav konkurrerer om de samme ressourcer og øger køretøjsomkostningerne, hvilket påvirker transport- og forbrugerpriserne. Med dette ændringsforslag foreslås det at udsætte gennemførelsen af Euro 7 for tunge køretøjer med fem år for at prioritere investeringer i CO_2-reduktionsteknologier.

Ændringsforslag 172
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6 - 7 og 10

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 6 affattes således:
"6. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse	"6. Med virkning fra den 29. maj ***2030*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse

M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."
	b) Stk. 7 affattes således:
"7. Med virkning fra den 29. maj ***2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"7. Med virkning fra den 29. maj ***2031*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."
	c) Stk. 10 affattes således:
"10. Med virkning fra den 1. juli ***2031*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"10. Med virkning fra den 1. juli ***2033*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Udsættelse i to år af anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 173
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6 - 7 og 10

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 6 affattes således:
"6. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	"6. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."
	b) Stk. 7 affattes således:
"7. Med virkning fra den 29. maj ***2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed.	"7. Med virkning fra den 29. maj ***2034*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."

	c) Stk. 10 affattes således:
"10. Med virkning fra den 1. juli ***2031*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"10. Med virkning fra den 1. juli ***2036*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

The current framework creates a structural conflict for heavy-duty vehicle manufacturers. Euro 7 requires continued investment in internal combustion engine technology to meet stricter emissions limits, while the CO_2 HDV Regulation simultaneously demands accelerated electrification — backed by significant penalties.These objectives compete for the same industrial and financial resources. This results in fragmented investment and reduced efficiency. This has direct economic implications. Trucks are the backbone of the European economy.The overwhelming majority of goods consumed in the EU - food, medicines, construction materials, consumer products move by road at some point in their supply chain.Hence, increased vehicle costs driven by overlapping regulatory requirements will translate into higher transport costs and, ultimately, higher prices for consumers across the economy.We therefore call for a five-year postponement of Euro 7 implementation for heavy-duty vehicles. A five-year freeze on the date of application of heavy-duty Euro 7, as foreseen in Regulation (EU) 2024/1257, is therefore proposed to allow industry to invest where it makes most sense to achieve future EU climate targets and CO2 reduction targets imposed on industry, but that does not mean the Commission should slow down the preparation and delivery of necessary implementing acts for heavy-duty Euro 7 in order to give industry the maximum lead-time to balance efforts on decarbonisation with efforts towards heavy-duty Euro 7.

Ændringsforslag 174
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6 og 7

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) i artikel 10 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 6 affattes således:
"6. Med virkning fra den 29. ***maj 2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	"6. Med virkning fra den 29. ***november 2029*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."
	b) Stk. 7 affattes således:
"7. Med virkning fra den 29. ***maj 2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"7. Med virkning fra den 29. ***november 2030*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og CO_2-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig forberedelsestid.

Ændringsforslag 175
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6 - 7 og 10

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) i artikel 10 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 6 affattes således:
"6. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	"6. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."
	b) Stk. 7 affattes således:
"7. Med virkning fra den 29. maj ***2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og	"7. Med virkning fra den 29. maj ***2034*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og

påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."
	c) Stk. 10 affattes således:
"10. Med virkning fra den 1. juli ***2031*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"10. Med virkning fra den 1. juli ***2036*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 176
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6 - 7 og 10

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) i artikel 10 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 6 affattes således:
"6. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-	"6. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-

emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."
	b) Stk. 7 affattes således:
"7. Med virkning fra den 29. maj ***2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"7. Med virkning fra den 29. maj ***2034*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."
	c) Stk. 10 affattes således:
"10. Med virkning fra den 1. juli ***2031*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"10. Med virkning fra den 1. juli ***2036*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Med dette ændringsforslag gives yderligere gennemførelsestid for Euro 7-kravene for tunge

køretøjer med henblik på at lette en effektiv omstillingsvej for sektoren for tunge køretøjer. Fabrikanter af tunge køretøjer investerer samtidig betydelige ressourcer i overensstemmelse med nye emissionskrav og i udvikling og udbredelse af lav- og nulemissionsteknologier. Yderligere gennemførelsestid vil støtte investeringer i dekarboniseringsmål og samtidig sikre tilstrækkelig forberedelse til gennemførelsesforanstaltninger og bevare reguleringsmæssig forudsigelighed.

Ændringsforslag 177
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 6

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 10, stk. 6, affattes således:
"Med virkning fra den 29. maj ***2028*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed."	"Med virkning fra den 29. maj ***2033*** nægter de godkendende myndigheder, når der er tale om nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye typer påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, at meddele EU-emissionstypegodkendelse eller national emissionstypegodkendelse for sådanne nye typer køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug eller batteriets holdbarhed. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

De betydelige investeringer, der er nødvendige for udviklingen af Euro 7, skal afbalanceres med de bredere prioriteter, som EU's sektor for tunge køretøjer står over for, herunder overgangen til nye køretøjsteknologier. Eksisterende EU-politikker giver allerede stærke incitamenter til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og støtter fremskridt hen imod langsigtede lovgivningsmæssige mål. En femårig fastfrysning af gennemførelsen af Euro 7 som fastsat i forordning (EU) 2024/1257 vil gøre det muligt at målrette investeringerne effektivt og samtidig støtte overholdelsen af fremtidige EU-krav.

Ændringsforslag 178
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 7

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 10, stk. 7, affattes således:
"Med virkning fra den 29. maj ***2029*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"Med virkning fra den 29. maj ***2034*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og nye påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer og påhængskøretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

De betydelige investeringer, der er nødvendige for udviklingen af Euro 7, skal afbalanceres med de bredere prioriteter, som EU's sektor for tunge køretøjer står over for, herunder overgangen til nye køretøjsteknologier. Eksisterende EU-politikker giver allerede stærke incitamenter til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og støtter fremskridt hen imod langsigtede lovgivningsmæssige mål. En femårig fastfrysning af gennemførelsen af Euro 7 som fastsat i forordning (EU) 2024/1257 vil gøre det muligt at målrette investeringerne effektivt og samtidig støtte overholdelsen af fremtidige EU-krav.

Ændringsforslag 179
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)

Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 8

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 10, stk. 8, affattes således:
"Uanset denne artikels stk. 7 tillader de nationale myndigheder indtil den ***31. december 2029*** for så vidt angår køretøjer i klasse M_2 eller M_3, for hvilke der er et nulemissionsmål på ***100*** % køretøjer fra og med indberetningsperioden for år 2030 i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1242, registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med nærværende forordning, men som har en gyldig emissionstypegodkendelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009."	Uanset denne artikels stk. 7 tillader de nationale myndigheder indtil den ***30. juni 2030*** for så vidt angår køretøjer i klasse M_2 eller M_3, for hvilke der er et nulemissionsmål på ***90*** % køretøjer fra og med indberetningsperioden for år 2030 i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1242, registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med nærværende forordning, men som har en gyldig emissionstypegodkendelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Med dette ændringsforslag rettes der op på en uoverensstemmelse mellem artikel 10, stk. 8, i forordning (EU) 2024/1257 og den senere vedtagelse af forordning (EU) 2024/1610. Artikel 10, stk. 8, havde til formål at lempe reglerne for busser og turistbusser i klasse M_2 og M_3 under overgangen til nulemissionskøretøjer under forudsætning af et mål på 100 % fra 2030. Da målet for bybusser nu gælder fra 2035-2039, er den tilsigtede lempelse fortsat nødvendig for at støtte en effektiv omstilling.

Ændringsforslag 180
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 10 indsættes følgende som stk. 10a:

	"10a. Inden den reviderede anvendelsesdato vurderer Kommissionen status for gennemførelsen af Euro 7-kravene til tunge køretøjer under hensyntagen til den teknologiske parathed, industrielle investeringscyklusser, tilgængeligheden i forsyningskæden og konkurrenceevnen i Unionens bilindustri. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, som, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsforslag."

Or. en

Begrundelse

Revisionen bør give en evidensbaseret vurdering af markedsparatheden og give EU-institutionerne mulighed for at overveje, om der er behov for yderligere tilpasninger for at sikre en forholdsmæssig og effektiv gennemførelse af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 181
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 10 – stk. 10

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 10, stk. 10, affattes således:
"Med virkning fra den 1. juli ***2031*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed."	"Med virkning fra den 1. juli ***2036*** anser de nationale myndigheder, når der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, typeattester for ikke længere at være gyldige med henblik på registrering og forbyder registrering, salg eller ibrugtagning af sådanne nye køretøjer af grunde, der vedrører CO_2-emissioner og emissioner af forurenende stoffer, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, energieffektivitet eller batteriets holdbarhed. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

De betydelige investeringer, der er nødvendige for udviklingen af Euro 7, skal afbalanceres med de bredere prioriteter, som EU's sektor for tunge køretøjer står over for, herunder overgangen til nye køretøjsteknologier. Eksisterende EU-politikker giver allerede stærke incitamenter til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og støtter fremskridt hen imod langsigtede lovgivningsmæssige mål. En femårig fastfrysning af gennemførelsen af Euro 7 som fastsat i forordning (EU) 2024/1257 vil gøre det muligt at målrette investeringerne effektivt og samtidig støtte overholdelsen af fremtidige EU-krav.

Ændringsforslag 182
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 11, stk. 2, affattes således:
"2. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	"2. Med virkning fra den 29. maj ***2030*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Udsættelse i to år af anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 183
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 11, stk. 2, affattes således:
"2. Med virkning fra den 29. maj 2028 forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	"2. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Reguleringsmæssig overensstemmelse med det femårige Euro 7-moratorium.

Ændringsforslag 184
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 11, stk. 2, affattes således:
"2. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal	"2. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal

monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 185
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 11, stk. 2, affattes således:
"Med virkning fra den 29. maj ***2028*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	"Med virkning fra den 29. maj ***2033*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

De betydelige investeringer, der er nødvendige for udviklingen af Euro 7, skal afbalanceres med de bredere prioriteter, som EU's sektor for tunge køretøjer står over for, herunder overgangen til nye køretøjsteknologier. Eksisterende EU-politikker giver allerede stærke

incitamenter til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og støtter fremskridt hen imod langsigtede lovgivningsmæssige mål. En femårig fastfrysning af gennemførelsen af Euro 7 som fastsat i forordning (EU) 2024/1257 vil gøre det muligt at målrette investeringerne effektivt og samtidig støtte overholdelsen af fremtidige EU-krav.

Ændringsforslag 186
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 11 affattes stk. 2 således:
"2. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	"2. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Lovgivningsmæssig overensstemmelse med ovenstående ændringsforslag.

Ændringsforslag 187
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)

Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) Artikel 11, stk. 2, affattes således:
"2. Med virkning fra den 29. ***maj 2028*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	2. "Med virkning fra den 29. ***november 2029*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og CO_2-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig forberedelsestid.

Ændringsforslag 188
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 11, stk. 2, affattes således:
"2. Med virkning fra den 29. maj ***2028*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M3, N_2	"2. Med virkning fra den 29. maj ***2033*** forbyder medlemsstaterne salg og montering af et system, en komponent eller en separate teknisk enhed, der skal monteres på et køretøj i klasse M_2, M_3, N_2

eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning."	eller N_3, eller et påhængskøretøj i klasse O_3 eller O_4, der er godkendt i henhold til denne forordning, hvis systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed ikke er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Med dette ændringsforslag gives der yderligere gennemførelsestid for Euro 7-kravene for tunge køretøjer med henblik på at lette en effektiv omstillingsvej for sektoren for tunge køretøjer. Fabrikanter af tunge køretøjer investerer samtidig betydelige ressourcer i overensstemmelse med nye emissionskrav og i udvikling og udbredelse af lav- og nulemissionsteknologier. Yderligere gennemførelsestid vil støtte investeringer i dekarboniseringsmål og samtidig sikre tilstrækkelig forberedelse til gennemførelsesforanstaltninger og bevare reguleringsmæssig forudsigelighed.

Ændringsforslag 189
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 11 – stk. 6

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 11 affattes stk. 6 således:
"6. Med virkning fra den 1. april ***2032*** meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye typer dæk i klasse C_3, som er i overensstemmelse med denne forordning.	"6. Med virkning fra den 1. april ***2034*** meddeler de nationale myndigheder kun EU-typegodkendelse af komponenter eller separate tekniske enheder for nye typer dæk i klasse C_3, som er i overensstemmelse med denne forordning.
Med virkning fra den 1. april ***2034*** forbyder de nationale myndigheder markedsføring af dæk i klasse C_3, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, og forbyder registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C_3, hvis disse dæk ikke er i overensstemmelse	Med virkning fra den 1. april ***2036*** forbyder de nationale myndigheder markedsføring af dæk i klasse C_3, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, og forbyder registrering af nye køretøjer udstyret med dæk i klasse C_3, hvis disse dæk ikke er i overensstemmelse

med denne forordning.	med denne forordning.
Dæk i klasse C_3, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat gøres tilgængelige på markedet indtil den 31. marts ***2036***."	Dæk i klasse C_3, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, kan fortsat gøres tilgængelige på markedet indtil den 31. marts ***2038***."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at sikre en realistisk tidsplan for gennemførelsen af dæk i klasse C_3 ved at forlænge de frister, der er fastsat i artikel 11, stk. 6, og artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning (EU) 2024/1257, med to år. Arbejdet med dæk i klasse C_1 har vist, hvor komplekst det er at udvikle prøvningsmetoder, præstationsgrænser og ækvivalensbestemmelser. Da lignende arbejde med dæk i klasse C_3 allerede er forsinket på grund af disse udfordringer, anses den nuværende tidsplan ikke længere for gennemførlig og bør tilpasses i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag 190
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 3 – indledning

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 14, stk. 3, foretages følgende ændringer:
	a) Det første afsnit i stk. 3 affattes således:
"3. Kommissionen ***vedtager*** gennemførelsesretsakter, der fastsætter procedurer og prøvningsmetoder, administrative bestemmelser, procedurer og metoder for ændring og udvidelse af emissionstypegodkendelser og dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning for	3. Kommissionen ***kan vedtage*** gennemførelsesretsakter, der fastsætter procedurer og prøvningsmetoder, administrative bestemmelser, procedurer og metoder for ændring og udvidelse af emissionstypegodkendelser og dataadgang, dokumentationskrav og skabeloner for emissionstypegodkendelse, produktionens overensstemmelse, overensstemmelse efter ibrugtagning og markedsovervågning for

alle følgende:"	alle følgende: ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og CO_2-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig forberedelsestid.

Ændringsforslag 191
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 3 – nr. 3 ma (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) i artikel 14, stk. 3, indsættes følgende litra ma):
	"ma) i forbindelse med VEEF'er brændstofovervågningsenheden og brændstofansporingssystemet"

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

I artikel 14 fastsættes procedurer og test. Ændringerne vedrørende artikel 14 er nødvendige tekniske tilpasninger for at medtage VEEF'er og underliggende brændstofovervågningssystemer og brændstofansporingssystemer for VEEF'er.

Ændringsforslag 192
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – indledning

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) i artikel 14 foretages følgende ændringer:
	b) Det indledende afsnit i stk. 4 affattes således:
"4. Kommissionen ***vedtager*** gennemførelsesretsakter for emissionstypegodkendelsen, overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende:"	"4. Kommissionen ***kan vedtage*** gennemførelsesretsakter for emissionstypegodkendelsen, overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og markedsovervågning, med henblik på at fastsætte følgende: ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og CO_2-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig forberedelsestid.

Ændringsforslag 193
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 14, stk. 4, litra b), affattes således:
"b) metoder til bestemmelse af CO_2-	b) metoder til bestemmelse af CO_2-

emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj"	emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj***, herunder årligt at gennemgå og opdatere nyttefaktoren for at mindske forskellen mellem CO_2-emissionerne ved typegodkendelsen og de faktiske CO_2-emissioner fra OVC-HEV'er på baggrund af data modtaget fra OBFCM***"

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 194
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Heléne Fritzon, Laura Ballarín Cereza, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 14, stk. 4, litra b), affattes således:
"b) metoder til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj"	"b) metoder til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj***, herunder årligt at gennemgå og opdatere nyttefaktoren for at vurdere CO_2-udledningen fra OVC-HEV'er, så den afspejler den faktiske andel af elkørsel baseret på data modtaget fra OBFCM.***
	"

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 195
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra j

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer, herunder med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse".	***udgår***

Or. en

Begrundelse

Point (j) empowers the Commission to regulate the off-board transmission of OBFCM data, data linked to the vehicle identification number and therefore constituting personal data, without providing a sufficient legal basis in primary law for mass collection of driving behaviour from private vehicles. The original rationale for this data collection, namely the inadequacy of laboratory emission tests exposed in 2015, has been rendered obsolete by the introduction of RDE testing and WLTP. Deleting this empowerment removes a disproportionate and unjustified intrusion into the private property of citizens and ensures that any future decision to introduce vehicle-level surveillance for emission compliance purposes is taken by the co-legislators under the ordinary legislative procedure, not delegated to the Commission.

Ændringsforslag 196
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) nr. 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra j

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer, herunder med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse	j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer, herunder med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse***, samtidig med at det sikres, at denne overvågning afspejler, at emissionsbegrænsningssystemerne fungerer korrekt under alle normale og med rimelighed forudsigelige driftsforhold, herunder lavtemperaturforhold***

Or. en

Ændringsforslag 197
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra j

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer, herunder med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse	j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen ***og sikkerheden*** for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer, herunder med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse

Or. en

Ændringsforslag 198
Merja Kyllönen, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) nr. 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	jb) 1a) I artikel 14 indsættes følgende stk. 4a:
	"4a. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter med hensyn til artikel 4, stk. 1a, som skal:
	a) fastsætte bindende tekniske kriterier for ækvivalente emissionspræstationer
	b) fastsætte målbare tærskler for operationel tilgængelighed, herunder maksimalt tilladt nedetid
	c) fastsætte harmoniserede betingelser for godkendelse af tilpasninger, herunder for køretøjer og maskiner, der allerede er i brug, og
	d) sikre ensartet anvendelse på tværs af tunge køretøjer og mobile ikkevejgående maskiner uden differentiering mellem medlemsstaterne.
	Disse retsakter skal udelukkende være baseret på objektive, målbare og verificerbare parametre og må ikke give mulighed for skønsmæssig vurdering af overholdelsen.
	Kommissionen sikrer, at sådanne gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter er i fuld overensstemmelse med forordning (EU) 2016/1628 og ikke indfører yderligere administrative krav ud over dem, der er strengt nødvendige for at kontrollere overholdelsen af emissionsgrænserne og tærsklerne for operationel tilgængelighed. Krav, der vedtages i henhold til dette litra, må ikke muliggøre nogen undtagelse, dispensation

eller midlertidig suspension af forpligtelser vedrørende overholdelse af emissionskravene under drift.

Or. en

Ændringsforslag 199
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) Artikel 14, stk. 4, litra b), affattes således:
"b) metoder til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj"	"b) metoder til bestemmelse af CO_2-emissioner, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug, nulemissionsrækkevidde, elektrisk rækkevidde og bestemmelse af effekt for et motorkøretøj ***og fra 2030 årligt at revidere og ajourføre nyttefaktoren for at tilvejebringe en dedikeret nyttefaktor pr. køretøjsproducent. Den nyttefaktor, der er specifik for hver køretøjsfabrikant, skal sikre, at CO_2-emissionerne fra typegodkendelsen nøje afspejler køretøjsfabrikantens faktiske CO_2-emissioner fra OVC-HEV'er i henhold til EEA/JRC-data fra indbyggede brændstofforbrugsmålere (OBFCM'er)*** *"*

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 200
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 b (nyt)

Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra j

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Litra j) affattes således:
"j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere samt kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af sådanne anordninger og systemer"	"j) metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for at sikre ydeevnen for OBFCM-anordninger, OBD- og OBM-systemer og sådanne anordningers og systemers følere til kommunikation ud af køretøjet af data, der registreres af disse anordninger og systemer***, med henblik på at overvåge køretøjstypernes overensstemmelse.***
	Disse metoder, krav og prøvninger skal sikre, at overvågningen nøje afspejler emissionsbegrænsningssystemernes korrekte funktion under alle normale og med rimelighed forudsigelige driftsforhold, herunder forhold, der fører til reagenskrystallisering eller -frysning.
	Fabrikanten skal sikre, at emissionskontrolsystemer, der er afhængige af reagenser, herunder selektive katalytiske reduktionssystemer, konstrueres, kalibreres og overvåges på en sådan måde, at det sikres, at de gældende emissionsgrænser overholdes under alle normale og med rimelighed forudsigelige driftsbetingelser.
	Fabrikanterne skal sikre, at overvågnings- og ansporingsstrategierne er effektive med hensyn til at forhindre køretøjets drift, hvis emissionsbegrænsningssystemet ikke opfylder kravene i dette punkt.
	Hvis forhold, der fører til reagenskrystallisering eller -frysning, forringer eller risikerer at forringe systemets ydeevne, skal tilpasninger af emissionsbegrænsningssystemer, herunder anvendelse af alternative reagenser, tillades, forudsat at:
	i) der sikres tilsvarende emissionspræstationer

ii) der ikke sker nogen stigning i de faktiske emissioner af regulerede forurenende stoffer, og

iii) der sikres fortsat overholdelse af de gældende emissionsgrænser.

Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter i henhold til dette stykke, der fastsætter:

a) betingelserne for, at sådanne tilpasninger kan tillades b) objektive, målelige og verificerbare kriterier for påvisning af ækvivalente emissionspræstationer og

c) procedurerne for godkendelse af sådanne tilpasninger, herunder hvis de finder anvendelse på køretøjer, der allerede er i brug.

Disse retsakter skal sikre, at de krav, der er fastsat i henhold til dette litra, ikke pålægger uforholdsmæssige administrative byrder og ikke kræver fornyet certificering, medmindre det er strengt nødvendigt for at kontrollere overholdelsen af emissionsgrænserne.

Når Kommissionen vedtager disse retsakter, skal den, hvor det er relevant, sikre overensstemmelse med de lovgivningsmæssige rammer, der gælder for mobile ikkevejgående maskiner, navnlig forordning (EU) 2016/1628.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Evidence from several regions of the Union demonstrates that emission control systems relying on reagents, in particular SCR systems using AdBlue, do not function reliably under conditions leading to reagent crystallisation or freezing. This results in increased real-world emissions despite compliance with regulatory test requirements.The amendments introduced in Article 4(1)(j) establish clear, binding and enforceable requirements addressing those shortcomings by defining obligations for manufacturers and the Commission regarding monitoring, system design and permitted adaptations.These measures ensure effective emission control under all foreseeable operating conditions, while avoiding disproportionate

administrative and economic burdens and supporting the uptake of newer, lower-emission vehicles, thereby contributing to the achievement of the Union's environmental and climate objectives.

Ændringsforslag 201
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 f (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – nr. 4 – litra f a (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1f) i artikel 14, stk. 4, indsættes følgende litra fa):
	"fa) metoderne til sikring og verifikation af, at brændstofovervågningsenheden og brændstofansporingssystemet opfylder kravene til VEEF'er"

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

I artikel 14 fastsættes procedurer og test. Ændringerne vedrørende artikel 14 er nødvendige tekniske tilpasninger for at medtage VEEF'er og underliggende brændstofovervågningssystemer og brændstofansporingssystemer for VEEF'er.

Ændringsforslag 202
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 g (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 6

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1g) Artikel 14, stk. 6, affattes således:
"6. Enhver gennemførelsesretsakt som omhandlet i stk. 3 og 4 skal omfatte et eller flere af de i stk. 3, litra ***a)-m)***, omhandlede elementer kombineret med et eller flere af de i stk. 4, litra ***a)-v)***, omhandlede	"6. Enhver gennemførelsesretsakt som omhandlet i stk. 3 og 4 skal omfatte et eller flere af de i stk. 3, litra ***a)-n)***, omhandlede elementer kombineret med et eller flere af de i stk. 4, litra ***a)-w)***, omhandlede

elementer." elementer."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

I artikel 14 fastsættes procedurer og test. Ændringerne vedrørende artikel 14 er nødvendige tekniske tilpasninger for at medtage VEEF'er og underliggende brændstofovervågningssystemer og brændstofansporingssystemer for VEEF'er.

Ændringsforslag 203
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 k (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – nr. 4 – litra v a (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1k) i artikel 14, stk. 4, indsættes følgende litra va):
	"va) yderligere metoder til typegodkendelse af et køretøj i klasse M_2, N_2, M_3 eller N_3 OVC-HEV med seriel hybrid arkitektur".

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Kommissionens mandat til at fremsætte et forslag om godkendelse af rækkeviddeforlængere.

Ændringsforslag 204
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)

Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 4 – litra v a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) i artikel 14, stk. 4, indsættes følgende litra va):
	"va) yderligere metoder til typegodkendelse af et køretøj i klasse M_2, N_2, M_3 eller N_3 OVC-HEV med seriel hybrid arkitektur".

Or. en

Ændringsforslag 205
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 9

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 14, stk. 9, affattes første punktum således:
"9. Senest den 29. ***november 2026*** vedtager Kommissionen for henholdsvis køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, jf. stk. 3, henholdsvis litra b) og c), og deres motorer samt for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, følgende gennemførelsesretsakter:"	"9. Senest den 29. ***maj 2027*** vedtager Kommissionen for henholdsvis køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, jf. stk. 3, henholdsvis litra b) og c), og deres motorer samt for påhængskøretøjer i klasse O_3 og O_4, følgende gennemførelsesretsakter: ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og CO_2-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig

forberedelsestid.

Ændringsforslag 206
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 14 – stk. 2 – afsnit 1

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) Artikel 14, stk. 2, afsnit 1, affattes således:
"Prøvninger, der skal påvise opfyldelse af kravene med kravene i denne forordning, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise opfyldelse af kravene i denne forordning, kan foretages af Kommissionen og anerkendte tredjeparter som anført i bilag V. ***Hvis en prøvning er angivet som valgfri i tabel 1, 3, 5, 7, 9 og 11 i bilag V, kan den godkendende myndighed anmode om, at den bestemte prøvning foretages."***	"Prøvninger, der skal påvise opfyldelse af kravene med kravene i denne forordning, foretages af fabrikanterne og de nationale myndigheder som anført i bilag V. Prøvninger, der skal påvise opfyldelse af kravene i denne forordning, kan foretages af Kommissionen og anerkendte tredjeparter som anført i bilag V. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Den nuværende lovgivningsmæssige ordlyd efterlader usikkerhed med hensyn til, om de typegodkendende myndigheder kan kræve, at fabrikanterne udfører de valgfrie prøvninger af overensstemmelse efter ibrugtagning (ISC), der er anført i tabel 1, 3, 5, 7, 9 og 11 i bilag V. En præcisering vil skabe retssikkerhed, forenkle gennemførelsen, forbedre forudsigeligheden af omkostningerne og øge planlægningssikkerheden.

Ændringsforslag 207
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 15 – stk. 1 – litra c og artikel 15 – stk. 2 – litra a

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 15 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 1, litra c), affattes således:
"c) hvor det er relevant, fastsættelse af emissionsgrænser for formaldehyd fra køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 i tabel 2 i bilag I efter og på grundlag af revisionen i overensstemmelse med artikel 18, stk. 6"	"c) hvor det er relevant, fastsættelse af emissionsgrænser for formaldehyd fra køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3***, der drives af problematiske brændstoffer,*** i tabel 2 i bilag I efter og på grundlag af revisionen i overensstemmelse med artikel 18, stk. 6"
	b) Stk. 2, litra a), affattes således:
"a) fastsættelse af emissionsgrænser af bremsepartikler i bilag I i overensstemmelse med de nyeste teknologier og, hvor det er relevant, med henvisning til det arbejde, der er udført i De Forenede Nationers Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (FN's WP.29), herunder, hvor det er relevant, ændring af henholdsvis tabel 5, 6, 7 og 8 i bilag I, ved at fastsætte forskellige grænser eller kriterier afhængigt af køretøjsklasser og drivlinjeteknologier"	***a) ændring af bilag I eller*** fastsættelse af emissionsgrænser af bremsepartikler i bilag I i overensstemmelse med de nyeste teknologier og, hvor det er relevant, med henvisning til det arbejde, der er udført i De Forenede Nationers Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (FN's WP.29), herunder, hvor det er relevant, ændring af henholdsvis tabel 5, 6, 7 og 8 i bilag I, ved at fastsætte forskellige grænser eller kriterier afhængigt af køretøjsklasser og drivlinjeteknologier ***og, hvor det er relevant, ved at fastsætte forskellige grænseværdier for emission af bremsepartikler for forskellige drivlinjeteknologier efter den 1. januar 2035"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og $_2$-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig

forberedelsestid.

Ændringsforslag 208
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 b (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 15 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2b) I artikel 15, stk. 2, affattes andet afsnit således:
Uanset dette stykkes første afsnit vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at fastsætte grænser for dækslid for de i bilag I omhandlede dæktyper, hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser før den relevante frist i denne artikels stk. 3, i overensstemmelse med og, hvor det er relevant, med henvisning til arbejdet i FN's WP.29 og under hensyntagen til den tekniske udvikling, senest den 1. juli 2027 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2029 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april ***2031*** for dæk i klasse C_3.	Uanset dette stykkes første afsnit vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at fastsætte grænser for dækslid for de i bilag I omhandlede dæktyper, hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser før den relevante frist i denne artikels stk. 3, i overensstemmelse med og, hvor det er relevant, med henvisning til arbejdet i FN's WP.29 og under hensyntagen til den tekniske udvikling, senest den 1. juli 2027 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2029 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april ***2033*** for dæk i klasse C_3.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at sikre en realistisk tidsplan for gennemførelsen af dæk i klasse C_3 ved at forlænge de frister, der er fastsat i artikel 11, stk. 6, og artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning (EU) 2024/1257, med to år. Arbejdet med dæk i klasse C_1 har vist, hvor komplekst det er at udvikle prøvningsmetoder, præstationsgrænser og ækvivalensbestemmelser. Da lignende arbejde med dæk i klasse C_3 allerede er forsinket på grund af disse udfordringer, anses den nuværende tidsplan ikke længere for gennemførlig og bør tilpasses i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag 209
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 f (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 15 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	2f) Artikel 15, stk. 2, affattes således:
"2. Hvis et forslag til et FN-regulativ, en global teknisk forskrift eller en ændring af et FN-regulativ eller af en global teknisk forskrift er blevet vedtaget og uden unødig forsinkelse efter en sådan vedtagelse, eller på grundlag af de rapporter, der er blevet forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 18, stk. 4 og 5, vedtager Kommissionen, hvor det er relevant, under hensyntagen til den tekniske udvikling delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 om ændring af ***denne forordning som følger:"***	"2. Ændring af ***bilag I eller*** fastsættelse af emissionsgrænser af bremsepartikler i bilag I i overensstemmelse med de nyeste teknologier og, hvor det er relevant, med henvisning til det arbejde, der er udført i De Forenede Nationers Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter (FN's WP.29), herunder, hvor det er relevant, ændring af henholdsvis tabel 5, 6, 7 og 8 i bilag I, ved at fastsætte forskellige grænser eller kriterier afhængigt af køretøjsklasser og drivlinjeteknologier, ***og, hvor det er relevant, at fastsætte forskellige grænseværdier for emission af bremsepartikler for forskellige drivlinjeteknologier efter den 1. januar 2035. "***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Med forordning (EU) 2024/1257 indføres der grænseværdier for bremsepartikelemissioner. For at afspejle fremtidige tilpasninger af CO_2-emissionsstandarderne og sikre, at disse grænser finder anvendelse på alle drivlinjeteknologier, der forbliver på markedet efter 2035, herunder køretøjer med intern forbrændingsmotor og hybridkøretøjer, bør Kommissionens beføjelser i henhold til artikel 16 udvides for at muliggøre ændringer eller ajourføringer af grænseværdierne for bremsepartikelemissioner i bilag I i overensstemmelse med den teknologiske udvikling på tværs af køretøjsklasser.

Ændringsforslag 210
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 b (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 15 – stk. 2 – afsnit 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1b) Artikel 15, stk. 2, afsnit 2, affattes således:
"Uanset dette stykkes første afsnit vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at fastsætte grænser for dækslid for de i bilag I omhandlede dæktyper, hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser før den relevante frist i denne artikels stk. 3, i overensstemmelse med og, hvor det er relevant, med henvisning til arbejdet i FN's WP.29 og under hensyntagen til den tekniske udvikling, senest den 1. juli 2027 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2029 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april ***2031*** for dæk i klasse C_3."	"Uanset dette stykkes første afsnit vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at fastsætte grænser for dækslid for de i bilag I omhandlede dæktyper, hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget ensartede bestemmelser før den relevante frist i denne artikels stk. 3, i overensstemmelse med og, hvor det er relevant, med henvisning til arbejdet i FN's WP.29 og under hensyntagen til den tekniske udvikling, senest den 1. juli 2027 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2029 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april ***2033*** for dæk i klasse C_3.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at sikre en realistisk tidsplan for gennemførelsen af dæk i klasse C_3 ved at forlænge de frister, der er fastsat i artikel 11, stk. 6, og artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning (EU) 2024/1257, med to år. Arbejdet med dæk i klasse C_1 har vist, hvor komplekst det er at udvikle prøvningsmetoder, præstationsgrænser og ækvivalensbestemmelser. Da lignende arbejde med dæk i klasse C_3 allerede er forsinket på grund af disse udfordringer, anses den nuværende tidsplan ikke længere for gennemførlig og bør tilpasses i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag 211
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 c (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 15 – stk. 3

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	2c) Artikel 15, stk. 3, affattes således:
"3. Hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget	"3. Hvis FN's WP.29 ikke har vedtaget

ensartede bestemmelser senest den 1. juli 2026 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2028 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april ***2030*** for dæk i klasse C_3, udvikler Kommissionen en metode til måling af dækslid og fastsætter grænser for dækslid på grundlag af de nyeste eksisterende metoder."	ensartede bestemmelser senest den 1. juli 2026 for dæk i klasse C_1, senest den 1. april 2028 for dæk i klasse C_2 og senest den 1. april ***2032*** for dæk i klasse C_3, udvikler Kommissionen en metode til måling af dækslid og fastsætter grænser for dækslid på grundlag af de nyeste eksisterende metoder."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at sikre en realistisk tidsplan for gennemførelsen af dæk i klasse C_3 ved at forlænge de frister, der er fastsat i artikel 11, stk. 6, og artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning (EU) 2024/1257, med to år. Arbejdet med dæk i klasse C_1 har vist, hvor komplekst det er at udvikle prøvningsmetoder, præstationsgrænser og ækvivalensbestemmelser. Da lignende arbejde med dæk i klasse C_3 allerede er forsinket på grund af disse udfordringer, anses den nuværende tidsplan ikke længere for gennemførlig og bør tilpasses i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag 212
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 d (nyt) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 4

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1d) Artikel 18, stk. 4, affattes således:
"4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c)."	"4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang***, for de forskellige køretøjskategorier i tabel 3, 4 og 5 i bilag II til denne forordning, af de primære og yderligere levetidsperioder samt energikapaciteten og*** af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c)."

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 213
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 d (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1d) Artikel 18, stk. 5, affattes således:
"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6**,** 7 ***og*** 8 i bilag I."	"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6 ***og*** 7 ***i bilag I.***
	Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3 som fastsat i tabel 8 i bilag I. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Denne ændring vedrører ændringen af tabel 8 i bilag I for så vidt angår emissionsgrænserne for bremsepartikler for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3, der finder anvendelse fra 2035.

Ændringsforslag 214
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 d (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1d) Artikel 18, stk. 5, affattes således:
"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6***,*** *7* og 8 i bilag I."	"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6 ***og*** 7 ***i bilag I***. ***Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3 som fastsat i tabel*** 8 i bilag I***. "***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Denne ændring vedrører ændringen af tabel 8 i bilag I for så vidt angår emissionsgrænserne for bremsepartikler for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3, der finder anvendelse fra 2035.

Ændringsforslag 215
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 e (ny) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1e) Artikel 18, stk. 5, affattes således:
"5. Senest den 31. december 2027	"5. Senest den 31. december 2027

forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6, 7 ***og 8*** i bilag I."	forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6 ***og*** 7 i bilag I. ***Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3 som fastsat i tabel 8 i bilag I."***

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 216
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 e (ny)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 4

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1e) Artikel 18, stk. 4, affattes således:
"4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c)."	"4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang***, for de forskellige køretøjskategorier i tabel 3, 4 og 5 i bilag II til denne forordning, af de primære og yderligere levetidsperioder samt energikapaciteten og*** af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c). ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Ændringen af tabel 3 i bilag II om mindstekrav til ydeevne for tunge batterier lader det være muligt at revidere passende kriterier for afstand/tid og energikapacitet samt minimumskravene til ydeevne. Ændringsforslaget sikrer blot, at disse udestående spørgsmål indgår i Kommissionens revision, der er planlagt til udgangen af 2027.

Ændringsforslag 217
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 4 – afsnit 1

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) Artikel 18, stk. 4, afsnit 1, affattes således:
"Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c)."	"Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang***, for de forskellige køretøjskategorier i tabel 3, 4 og 5 i bilag II til denne forordning, af de primære og yderligere levetidsperioder samt energikapaciteten og*** af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c). ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Ændringen af forordning (EU) 2024/1257, bilag II, tabel 3, giver mulighed for yderligere revision af de relevante kriterier for afstand, tid og energikapacitet samt de tilhørende mindstekrav til ydeevne for tunge batterier. Det sikrer blot, at disse udestående tekniske spørgsmål medtages i Kommissionens revision, der er planlagt til udgangen af 2027.

Ændringsforslag 218
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 e (ny)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 4

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1e) Artikel 18, stk. 4, affattes således:
"4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c)."	"4. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om batteriers holdbarhed med en gennemgang***, for de forskellige køretøjskategorier i tabel 3, 4 og 5 i bilag II til denne forordning, af de primære og yderligere levetidsperioder samt energikapaciteten og*** af den nyeste teknologi som grundlag for en gennemgang af mindstekravene til ydeevne med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra c). ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Ændringen af tabel 3 i bilag II om mindstekrav til ydeevne for tunge batterier lader det være muligt at revidere passende kriterier for afstand/tid og energikapacitet samt minimumskravene til ydeevne. Ændringsforslaget sikrer blot, at disse udestående spørgsmål indgår i Kommissionens planlagte revision.

Ændringsforslag 219
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 b (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1b) Artikel 18, stk. 5, affattes således:
"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for	"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for

Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6, 7 ***og 8*** i bilag I."	Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6 ***og*** 7 i bilag I. ***Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3 som fastsat i tabel 8 i bilag I. "***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer vedrører grænseværdier for emissioner fra bremser for tunge og lette køretøjer. Da et CO_2-reduktionsmål på 90 % gør det muligt for køretøjer med forbrændingsmotor og hybridkøretøjer at forblive tilgængelige efter 2035, skal de foreslåede grænseværdier for bremsepartikelemissioner revideres for at tage højde for forskellige drivlinjeteknologier i stedet for blot pluginelektriske køretøjer. Desuden skal fremtidige grænser for tunge køretøjer afbalancere virkningerne af kørsel i byer og forstæder med den hurtige stigning i elektrificerede flåder på et cost-benefit-grundlag, der er i overensstemmelse med revisionen af forordning (EU) 2024/1257.

Ændringsforslag 220
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 b (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1b) Artikel 18, stk. 5, affattes således:
"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste	"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste

teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6***,*** *7* og 8 i bilag I."	teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5, 6 og ***7 i bilag I***. ***Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænser for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3 som fastsat i tabel*** 8 i bilag I***. "***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Denne ændring vedrører ændringen af tabel 8 i bilag I til forordning (EU) 2024/1257 for så vidt angår emissionsgrænserne for bremsepartikler for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3, der finder anvendelse fra 2035.

Ændringsforslag 221
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) Følgende stk. 6a føjes til artikel 18:
	"6a. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en vurdering af, om emissionsgrænserne i bilag I fortsat er egnede til at opretholde et højt miljø- og sundhedsbeskyttelsesniveau under hensyntagen til indvirkningen af de seneste ændringer af forordning (EU) 2019/631 på luftkvaliteten."

Or. en

Ændringsforslag 222
Nikola Minchev, Svenja Hahn, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 18 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) Artikel 18, stk. 5, affattes således:
"5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5***,*** ***6***, 7 og 8 i bilag I."	5. Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om emissioner af bremsepartikler med en gennemgang af målemetoder og den nyeste teknologi med henblik på vedtagelse af de delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 2, litra a), for så vidt angår emissionsgrænserne i anden fase i tabel 5 ***og 6 i bilag I***. ***Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænser for køretøjer i klasse og som fastsat i tabel*** 7 og 8 i bilag I**.**

Or. en

(Forordning (EU) 2024/1257)

Ændringsforslag 223
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 b (nyt) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1b) I artikel 20 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

"Forordning (EF) 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli 2036."

b) Stk. 2, andet afsnit, affattes således:

"Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli 2036."

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 224
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21– stk.1 og 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) I artikel 21 foretages følgende ændringer:
	a) Tredje afsnit affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2033*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."
	b) Femte afsnit affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2031*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***og*** N_3 fremstillet af fabrikanter	"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2036*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3***, O_3 og O_4*** fremstillet af

af små mængder af køretøjer."

fabrikanter af små mængder af køretøjer."

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 225
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21 – stk. 3, 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 21 foretages følgende ændringer:
	a) Femte afsnit affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 ***eller*** O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2033*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, ***eller*** N_3, O_3 ***og*** O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."
	b) Femte afsnit affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2031*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***og*** N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2036*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3, ***O_3 og O_4*** fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.

Or. en

32024R1257)

Begrundelse

Dette ændringsforslag giver yderligere gennemførelsestid for Euro 7-kravene for tunge køretøjer med henblik på at lette en effektiv omstillingsvej for sektoren for tunge køretøjer. Fabrikanter af tunge køretøjer investerer samtidig betydelige ressourcer i overensstemmelse

med nye emissionskrav og i udvikling og udbredelse af lav- og nulemissionsteknologier. Yderligere gennemførelsestid vil støtte investeringer i dekarboniseringsmål og samtidig sikre tilstrækkelig forberedelse til gennemførelsesforanstaltninger og bevare reguleringsmæssig forudsigelighed.

Ændringsforslag 226
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 e (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21 – stk. 3 og 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 21 foretages følgende ændringer:
	a) Tredje afsnit affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, ***N_3, O_3 eller O_4***, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2033*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, ***eller N_3, O_3 og*** O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."
	b) Femte afsnit affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2031*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***og N_3*** fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2036*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller N_3, O_3 og O_4*** fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

De betydelige investeringer, der er nødvendige for udviklingen af Euro 7, skal afbalanceres med de bredere prioriteter, som EU's sektor for tunge køretøjer står over for, herunder overgangen til nye køretøjsteknologier. Eksisterende EU-politikker giver allerede stærke incitamenter til udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer og støtter fremskridt hen imod langsigtede lovgivningsmæssige mål. En femårig fastfrysning af gennemførelsen af Euro 7 som fastsat i forordning (EU) 2024/1257 vil gøre det muligt at målrette investeringerne effektivt og samtidig støtte overholdelsen af fremtidige EU-krav.

Ændringsforslag 227
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21 – stk. 3

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) Artikel 21, stk. 3, affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 29. ***maj 2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. ***maj 2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 29. ***november 2029*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. ***november 2030*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer har til formål at indføre et femårigt moratorium for anvendelsen af Euro 7 for tunge køretøjer. Målet er at give fabrikanterne mulighed for at fokusere investeringerne på dekarbonisering af tung godstransport og passagertransport i overensstemmelse med EU's klima- og CO_2-mål, samtidig med at det sikres, at Kommissionen fortsætter med at udarbejde de nødvendige gennemførelsesretsakter for at give industrien retssikkerhed og tilstrækkelig forberedelsestid.

Ændringsforslag 228
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 d (nyt) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21 – stk. 3

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1d) Artikel 21, stk. 3, affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2030*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2031*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Udsættelse i to år af anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 229
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20 – stk. 1 – afsnit 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) Artikel 20, stk. 1, afsnit 2, affattes således:
"Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	"Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2033***."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Udsættelse i to år af anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 230
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) I artikel 20 foretages følgende ændringer:
"1. Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.	"1. Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.
Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***.	Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***.
Henvisninger til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til nærværende forordning.	Henvisninger til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til nærværende forordning.
2. Forordning (EU) 2017/1151 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.	2. Forordning (EU) 2017/1151 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.
Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Lovgivningsmæssig overensstemmelse med ovenstående ændringsforslag.

Ændringsforslag 231
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20 – stk. 1 og 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) Artikel 20, stk. 1 og 2, affattes således:
"1. Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.	"1. Forordning (EF) nr. 715/2007 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.
Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***.	Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***.
Henvisninger til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til nærværende forordning.	Henvisninger til forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI til nærværende forordning.
2. Forordning (EU) 2017/1151 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.	2. Forordning (EU) 2017/1151 ophæves med virkning fra den 1. juli 2030.
Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Reguleringsmæssig overensstemmelse med det femårige Euro 7-moratorium.

Ændringsforslag 232
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 e (ny) Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21 – stk. 5

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1e) Artikel 21, stk. 5, affattes således:
"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2031*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***og*** N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer."	"Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli ***2033*** for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 ***eller*** N_3***, O_3 og O_4*** fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Udsættelse i to år af anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 233
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 f (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1f) Artikel 21 affattes således:
"Artikel 21	***"Artikel 21***
Ikrafttræden og anvendelse	***Ikrafttræden og anvendelse***
Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.	Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027	Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027

for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2033*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.
	Grænseværdierne for bremseemissioner finder anvendelse fra den 29. maj 2034 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 og fra den 1. juli 2036 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024."	Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024."

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 234
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 f (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1f) I artikel 21 foretages følgende ændringer:
"Artikel 21	"Artikel 21
Ikrafttræden og anvendelse	Ikrafttræden og anvendelse
Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.	Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2033*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.
	Grænseværdierne for bremseemissioner finder anvendelse fra den 29. maj 2034 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 og fra den 1. juli 2036 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i

	kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024."	Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024. "

Or. en

32024R1257)

Begrundelse

Grænseværdier for bremseemissioner – se begrundelsen til ændringen af forordning (EU) 2024/1257, bilag I, tabel 6, 7 og 8 nedenfor.

Ændringsforslag 235
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 f (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1f) I artikel 21 foretages følgende ændringer:
"Artikel 21	"Artikel 21
Ikrafttræden	Ikrafttræden
Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.	Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne	Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne

forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2028*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 29. maj ***2033*** for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.
	Grænseværdierne for bremseemissioner finder anvendelse fra den 29. maj 2034 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 og fra den 1. juli 2036 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024."	Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024. "

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Reguleringsmæssig overensstemmelse med det femårige Euro 7-moratorium. Grænseværdier for bremseemissioner – se begrundelsen til ændringen af bilag I, tabel 6, 7 og 8 nedenfor.

Ændringsforslag 236
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) I artikel 21 foretages følgende ændringer:
"Artikel 21	"Artikel 21
Ikrafttræden og anvendelse	Ikrafttræden og anvendelse
Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.	Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 29. november 2026 for nye typer køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_1 eller N_1, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. november 2027 for nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 29. maj 2028 for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2029*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.	Den finder anvendelse fra den 29. maj 2033 for nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder beregnet til køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 eller O_4, som er typegodkendte i henhold til denne forordning, og fra den 29. maj ***2034*** for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 og for komponenter, systemer og separate tekniske enheder til disse køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2028 for nye typer dæk i klasse C_1, fra den 1. april 2030 for nye typer dæk i klasse C_2 og fra den 1. april 2032 for nye typer dæk i klasse C_3.

	Grænseværdierne for bremseemissioner finder anvendelse fra den 29. maj 2034 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 og fra den 1. juli 2036 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i kategorierne M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer.
Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer."	Den finder anvendelse fra den 1. juli 2030 for køretøjer i klasse M_1 og N_1 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer og fra den 1. juli 2031 for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder af køretøjer. ***Dog anvendes artikel 11, stk. 3, fra den 28. maj 2024.***"

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer vedrører grænseværdier for emissioner fra bremser for tunge og lette køretøjer. Da et CO_2-reduktionsmål på 90 % gør det muligt for køretøjer med forbrændingsmotor og hybridkøretøjer at forblive tilgængelige efter 2035, skal de foreslåede grænseværdier for bremsepartikelemissioner revideres for at tage højde for forskellige drivlinjeteknologier i stedet for blot pluginelektriske køretøjer. Desuden skal fremtidige grænser for tunge køretøjer afbalancere virkningerne af kørsel i byer og forstæder med den hurtige stigning i elektrificerede flåder på et cost-benefit-grundlag, der er i overensstemmelse med revisionen af forordning (EU) 2024/1257.

Ændringsforslag 237
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 21 – afsnit 4 a (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1c) I artikel 21 indsættes som stk. 4a:
	"***Emissionsgrænserne for bremser finder***

anvendelse fra den 29. maj 2034 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 og fra den 1. juli 2036 for registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer. "

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

The development of the new HDV brake cycle under the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Global Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (GRPE) Particle Measurement Programme (PMP) is delayed, making implementation by 2030 unrealistic given the safety-critical nature of heavy-duty brake systems and the need for sufficient testing experience. This amendment therefore shifts the focus to a review by end-2029 to establish justified limits applicable from 2034/2035, based on technical feasibility, cost-benefit analysis and the growing use of electrified HDVs in urban operations.

Ændringsforslag 238
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 1 f (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20 – stk. 2 – afsnit 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1f) Artikel 20, stk. 2, afsnit 2, affattes således:
"Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	"Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2033***."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Udsættelse i to år af anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Ændringsforslag 239
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 d (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20 – stk. 1 – afsnit 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	2d) Artikel 20, stk. 1, afsnit 2, affattes således:
"Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	"Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Tilpasning til de ændringsforslag, der er stillet til artikel 10 i forordning (EU) 2024/1257.

Ændringsforslag 240
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 e (ny)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20 – stk. 2 – afsnit 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	2e) Artikel 20, stk. 2, afsnit 2, affattes således:
"Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	"Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Tilpasning til de ændringsforslag, der er stillet til artikel 10 i forordning (EU) 2024/1257.

Ændringsforslag 241
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 20 – stk. 1 og 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	i artikel 20 foretages følgende ændringer:
	a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:
"1. Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	"1. Forordning (EF) nr. 595/2009 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***."
	b) Stk. 2, andet afsnit, affattes således:
"2. Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2031***."	"2. Forordning (EU) nr. 582/2011 og (EU) 2017/2400 samt gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 ophæves med virkning fra den 1. juli ***2036***."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Dette ændringsforslag giver yderligere gennemførelsestid for Euro 7-kravene for tunge køretøjer med henblik på at lette et effektivt omstillingsforløb for sektoren for tunge køretøjer. Fabrikanter af tunge køretøjer investerer samtidig betydelige ressourcer i overensstemmelse med nye emissionskrav og i udvikling og udbredelse af lav- og nulemissionsteknologier. Yderligere gennemførelsestid vil støtte investeringer i dekarboniseringsmål og samtidig sikre tilstrækkelig forberedelse til gennemførelsesforanstaltninger og bevare reguleringsmæssig forudsigelighed.

Ændringsforslag 242
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Bilag I

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a) Tabel 6, 7 og 8 i bilag I ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Disse ændringer vedrører grænseværdier for emissioner fra bremser for tunge og lette køretøjer. Da et CO_2-reduktionsmål på 90 % gør det muligt for køretøjer med forbrændingsmotor og hybridkøretøjer at forblive tilgængelige efter 2035, skal de foreslåede grænseværdier for bremsepartikelemissioner revideres for at tage højde for forskellige drivlinjeteknologier i stedet for blot pluginelektriske køretøjer. Desuden skal fremtidige grænser for tunge køretøjer afbalancere virkningerne af kørsel i byer og forstæder med den hurtige stigning i elektrificerede flåder på et cost-benefit-grundlag, der er i overensstemmelse med revisionen af forordning (EU) 2024/1257.

Ændringsforslag 243
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Bilag I

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a) Bilag I ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 244
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2
Forordning (EU) 2024/1257
Bilag V

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2) Bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.	2) ***Tabel 1 i bilag III samt*** bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

Begrundelse

Tilpasning til de ændringsforslag, der er stillet til artikel 10 i forordning (EU) 2024/1257.

Ændringsforslag 245
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2
Forordning (EU) 2024/1257
Bilag V

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2) Bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.	2) ***Tabel 1 i bilag III samt*** bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

Begrundelse

Lovgivningsmæssig konsekvens efter ændringen af bilag III, tabel 1 – se ændringsforslag om fastfrysning af nyttefaktoren.

Ændringsforslag 246
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2

Forordning (EU) 2024/1257
Bilag V

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2) Bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.	2) ***Tabel 1 i bilag III samt*** bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

Begrundelse

Lovgivningsmæssig overensstemmelse med ovenstående ændringsforslag.

Ændringsforslag 247
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2
Forordning (EU) 2024/1257
Bilag V

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2) Bilag V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.	2) Bilag ***I og*** V ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 248
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 2
Forordning (EU) 2024/1257
Bilag V

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2) Bilag V ændres ***i overensstemmelse med*** bilag I til denne forordning.	2) Bilag ***I og*** V ændres ***som anført i*** bilag I til denne forordning

Or. en

Ændringsforslag 249
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)
Forordning (EF) nr. 1071/2009
Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	Ændringsforslag til forordning (EF) nr. 1071/2009
	Artikel 1, stk. 4, litra a), ændres som følger:
"a) der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 tons. Medlemsstaterne kan dog nedsætte denne grænse for alle eller visse vejtransportkategorier."	"a) der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 tons. ***og nulemissionskøretøjer med en tilladt totalmasse på over 3,5 tons, men ikke over 4,25 tons.*** Medlemsstaterne kan dog nedsætte denne grænse for alle eller visse vejtransportkategorier."

Or. en

(02009R1071-20220221)

Begrundelse

Fritagelse af nulemissionsvarevogne på mellem 3,5 og 4,25 ton fra kravene i fællesskabstilladelsen til godskørsel.

Ændringsforslag 250
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)
Forordning (EU) 2017/1151
Bilag XXI

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	I forordning (EU) 2017/1151 foretages følgende ændringer:
	Bilag XXI ændres i overensstemmelse med bilag III til denne forordning.

Or. en

(32017R1151)

Ændringsforslag 251
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)
Forordning (EU) 2017/1151
Bilag XXI – tillæg 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	I forordning (EU) 2017/1151 foretages følgende ændringer:
	Bilag XXI, tillæg 5, ændres i overensstemmelse med bilag Ia (nyt) til denne forordning.

Or. en

(32017R1151)

Begrundelse

Tilpasning til ændringen til bilag XXI, tillæg 5, til forordning (EF) nr. 2017/1151.

Ændringsforslag 252
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)

Forordning (EU) 2017/1151
Bilag XXI – tillæg 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	I forordning (EU) 2017/1151 foretages følgende ændringer:
	Bilag XXI, tillæg 5, ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

(32017R1151)

Begrundelse

Lovgivningsmæssig overensstemmelse med ovenstående ændringsforslag.

Ændringsforslag 253
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova, Viktória Ferenc

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)
Forordning (EU) 2017/1151
Bilag XXI – tillæg 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	I forordning (EU) 2017/1151 foretages følgende ændringer:
	Bilag XXI, tillæg 5, ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.

Or. en

(32017R1151)

Begrundelse

Lovgivningsmæssig overensstemmelse med ændringsforslaget vedrørende dnec-parameteren

til beregning af nyttefaktoren.

Ændringsforslag 254
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 4 b (ny)
Direktiv (EU) 2019/1161
Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Artikel 4b
	I artikel 5 tilføjes følgende som stk. 2a:
	"2a. Ved beregningen af minimumsmålene for udbud omfatter N1-køretøjer nulemissionskøretøjer med en tilladt totalmasse på over 3,5 tons, men ikke over 4,25 tons.

Or. en*(32019L1161)*

Begrundelse

Ændring af direktivet om renere køretøjer, så det omfatter elektriske N_2-køretøjer (GVW ≤ 4,25 t, der kan køres med en B-licens) i målene for offentlige indkøb af renere lette køretøjer, når tilsvarende N1-køretøjer udskiftes

Ændringsforslag 255
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Norbert Lins, Oliver Schenk, Angelika Niebler, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)
Direktiv (EU) 2025/2205
Artikel 29 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	Ændringsforslag til direktiv (EU) 2025/2205
	Artikel 29, stk. 2, i direktiv (EU)

	2025/2205 affattes således:
"2. Senest den ***26. november 2027*** vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k). De underretter straks Kommissionen herom.	***2.*** Senest den ***31. december 2026*** vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k). De underretter straks Kommissionen herom.
De anvender disse love og bestemmelser fra den ***26. november 2027***."	De anvender disse love og bestemmelser fra den ***31. december 2026.***
	"

Or. en

(32025L2205)

Begrundelse

Afkortning af gennemførelsestiden for medlemsstaternes anvendelse af de nye kørekortregler for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, op til 4,25 tons. Ændringen vil medføre, at fristen fremrykkes til den 31. december 2026 i stedet for november 2027.

Ændringsforslag 256
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Katri Kulmuni, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)
Direktiv (EU) 2025/2205
Artikel 29 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	Ændringsforslag til direktiv (EU) 2025/2205
	I artikel 29, stk. 2, i direktiv (EU) 2025/2205 foretages følgende ændringer:
"2. Senest den 26. november 2027 vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k). De underretter straks Kommissionen herom.	"2. Senest den 26. november 2027 vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k).
De anvender disse love og bestemmelser	***De underretter straks Kommissionen herom. De anvender disse love og***

fra den 26. november 2027."	***bestemmelser senest*** den 26. november 2027."

Or. en

(32025L2205)

Begrundelse

For at fremskynde udbredelsen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og for at undgå yderligere unødvendige forsinkelser som følge af anvendelsesdatoerne bør medlemsstaterne have mulighed for, så snart de vedtager og offentliggør de nødvendige nationale foranstaltninger, at anvende den fleksibilitet, der er fastsat i artikel 9, stk. 2, litra j) og k), som tillader indehavere af kategori B-kørekort at føre sådanne køretøjer med op til 4,25 ton største tilladte vægt.

Ændringsforslag 257
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 b (ny)
Direktiv (EU) 2025/2205
Artikel 29 – stk. 2

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Artikel 4b
	Artikel 29, stk. 2, affattes således:
"***Senest*** den ***26. november 2027*** vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k). De underretter straks Kommissionen herom. De anvender disse love og bestemmelser fra ***den 26. november 2027***."	***Senest*** den ***31. december 2026*** vedtager og offentliggør medlemsstaterne de love og bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme artikel 9, stk. 2, litra j) og k). De underretter straks Kommissionen herom. ***Medlemsstaterne anvender disse love og bestemmelser senest den 31. december 2026. "***

Or. en

(32025L2205)

Begrundelse

For at fremskynde udbredelsen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og for at undgå yderligere unødvendige forsinkelser som følge af anvendelsesdatoerne bør

medlemsstaterne have mulighed for at tillade indehavere af et kategori B-kørekort at føre køretøjer med en tilladt totalmasse på op til 4,25 ton.

Ændringsforslag 258
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 5a
	En EU-oprindelsesramme, der er neutral med hensyn til drivlinjeteknologi
	1. Senest seks måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til en selvstændig retsakt, der fastsætter kriterier for at fastslå, om et motorkøretøj kan betragtes som værende af EU-oprindelse med henblik på reguleringsmæssige foranstaltninger og incitamentsordninger i henhold til EU-retten. Dette forslag skal være baseret på en kilde-til-hjul-metode, der tager hensyn til den fulde kulstofintensitet af den energibærer, der anvendes i løbet af køretøjets driftslevetid, og skal finde anvendelse på en teknologineutral måde på alle køretøjsklasser og fremdriftstyper, herunder køretøjer, der kører på vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og biobrændstoffer som omhandlet i direktiv (EU) 2018/2001. Kriterierne fastsættes af medlovgiverne efter den almindelige lovgivningsprocedure.
	2. Det i stk. 1 omhandlede forslag skal sikre, at den geografiske afgrænsning af Unionens oprindelse og af indhold svarende til Unionens oprindelse og de gældende tærskler fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet og skal være i overensstemmelse med Unionens forpligtelser i henhold til

Verdenshandelsorganisationen og med artikel 34 og 110 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne afsætter betydelige offentlige midler til incitamenter til køretøjer, men der findes ingen EU-ramme for ikkeelektriske drivaggregater. Dette ændringsforslag indebærer, at Kommissionen foreslår en selvstændig retsakt, der giver medlemsstaterne et anvendeligt, teknologineutralt redskab til at rette støtten mod det europæiske forsyningsgrundlag, vurderet efter en kilde-til-hjul-metode. Afgrænsningen og tærsklerne fastsættes af medlovgiverne og ikke ved en delegeret retsakt. En indbygget kontrol af overensstemmelse med WTO-reglerne og traktaten i henhold til stk. 2 sikrer, at enhver foranstaltning, der måtte blive truffet, er lovlig.

Ændringsforslag 259
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 5a
	Revisionsbestemmelse
	Senest [to år efter datoen for denne forordnings anvendelse] og derefter hvert andet år forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en vurdering af virkningen af de foranstaltninger, der indføres ved denne forordning. Rapporten skal navnlig indeholde en evaluering af forordningens indvirkning på trafiksikkerheden, prisoverkommeligheden og udbredelsen af nulemissionskøretøjer, samt anvendelsestilfælde og anvendelsesmønstre for lette nulemissionskøretøjer, navnlig køretøjer på over 3,5 tons på grund af batterivægt. Vurderingen baseres på tilgængelig videnskabelig dokumentation,

markedsdata og høring af interessenter, herunder input fra trafiksikkerhedsorganisationer og forbrugerorganisationer.

Hvis rapporten identificerer væsentlige negative virkninger uden tilsvarende og dokumenterede fordele med hensyn til prisoverkommelighed eller udbredelse af nulemissionskøretøjer, fremsætter Kommissionen, hvor det er relevant, lovgivningsforslag.

Or. en

Ændringsforslag 260
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 5 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 5b
	Cybersikkerhed i forbindelse med opkoblede køretøjer
	1. Senest 18 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden vurderer Kommissionen behovet for en europæisk ramme for cybersikkerhed for opkoblede køretøjer, navnlig for så vidt angår de risici, der opstår som følge af deres permanente og tovejsforbindelse til opladningsinfrastrukturen og elnettet i henhold til denne forordning. Denne vurdering skal bygge på den risikobaserede tilgang i værktøjskassen til 5G-cybersikkerhed og på den koordinerede risikovurdering af opkoblede og automatiserede køretøjer, der foretages inden for rammerne af direktiv (EU) 2022/2555, og skal navnlig undersøge:
	a) medlemsstaternes mulighed for at begrænse eller udelukke

højrisikoleverandører fra kritiske funktioner på grundlag af en koordineret risikovurdering snarere end ved udelukkelse på grund af oprindelsesland

b) behandling af trådløse softwareopdateringer, fjernadgang og løbende kommunikation med servere i tredjelande

c) beskyttelse af kritiske brugstilfælde såsom nærhed til forsvarsanlæg, kritisk national infrastruktur og flåder i den offentlige forvaltning.

2. Den i stk. 1 omhandlede vurdering fremsendes til Europa-Parlamentet og Rådet og ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.

Or. en

Begrundelse

Opkoblede køretøjer rejser de samme sikkerhedsspørgsmål som telekommunikations- og energiinfrastrukturudstyr, men der findes ikke nogen specifik ramme. Dette mandat respekterer Kommissionens initiativret ved kun at kræve en vurdering og et forslag, hvor det er relevant. Det bygger på den gennemprøvede 5G-værktøjskasse og den eksisterende koordinerede risikovurdering af opkoblede køretøjer inden for NIS 2-rammerne og sikrer, at medlemsstaterne kan beskytte kritiske anvendelsestilfælde gennem risikovurdering frem for generelle forbud mod produkter fra bestemte oprindelseslande.

Ændringsforslag 261
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 5 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 5c
	Adgang til køretøjsgenererede data
	1. Senest 18 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen et lovgivningsforslag for Europa-Parlamentet og Rådet om fastlæggelse af en sektorspecifik ramme for adgang til og

deling af køretøjsgenererede data, der supplerer de horisontale regler i forordning (EU) 2023/2854.

2. Det i stk. 1 omhandlede forslag skal navnlig omhandle adgangsrettighederne for uafhængige aktører, reparatører, forsikringsselskaber, flådeoperatører, udbydere af mobilitetstjenester og offentlige myndigheder, betingelserne for datadeling og fordelingen af ansvar og risiko mellem fabrikant, operatør og fører, herunder for højautomatiserede køretøjer.

Or. en

Begrundelse

Adgang til køretøjsgenererede data har været et åbent spørgsmål i mere end et årti. Dataforordningen og dens vejledning om køretøjsdata fra september 2025 udgør et horisontalt referencescenarie, men ingen bilspecifik ramme, og det længe bebudede sektorspecifikke forslag er aldrig blevet fremlagt. Dette indebærer, at Kommissionen leverer forslaget og fastsætter adgangsrettigheder for reparatører, forsikringsselskaber og flådeoperatører, datadelingsvilkår og ansvar for automatiserede køretøjer inden for en specifik ramme snarere end gennem spredte retsakter.

Ændringsforslag 262
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 5 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 5d
	Rapport om overlappende test-, overvågnings- og rapporteringskrav
	1. Senest 12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der identificerer krav inden for den typegodkendelses- og emissionsramme, der gælder for motorkøretøjer, navnlig i henhold til forordning (EU) 2024/1257, hvor laboratorieprøvning, måling af emissioner ved faktisk kørsel, overvågning

af overensstemmelse efter ibrugtagning, ombordovervågning og rapportering i henhold til CO_2-rammen helt eller delvist overlapper.

2. Rapporten skal for hver konstateret overlapning vurdere mulighederne for forenkling uden at sænke køretøjernes miljø- eller sikkerhedsmæssige præstationer og skal, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsforslag.

Or. en

Begrundelse

Med denne forordning fjernes med rette prøvninger, der overlapper andre krav: den laboratorieprøvning ved lav temperatur, der er omfattet af RDE-prøvningen, prøvning af tunge køretøjer flyttet til kategoriniveau og støjregler, der overlapper FN/ECE. Den samme lagdeling findes andre steder i Euro 7-rammen, hvor laboratorieovervågning, overvågning under faktisk kørsel, overvågning under drift og overvågning i køretøjet delvis overlapper hinanden. En rapport, der kortlægger disse overlapninger, giver de medlovgivende myndigheder mulighed for at forenkle lovgivningen på baggrund af dokumentation, uden at miljø- eller sikkerhedsstandarderne sænkes.

Ændringsforslag 263
Maria Grapini

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Typeattester for nye køretøjer fremstillet efter den [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden] og godkendt før den 1. ***juli*** 2028 i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014 er fortsat gyldige med henblik på artikel 48 og 49 i forordning (EU) 2018/858.	Typeattester for nye køretøjer fremstillet efter den [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden] og godkendt før den 1. ***januar*** 2028 i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 540/2014 er fortsat gyldige med henblik på artikel 48 og 49 i forordning (EU) 2018/858.

Or. ro

Ændringsforslag 264
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini,

Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli
Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Den finder anvendelse fra ***[tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende].*** Artikel 3 finder ***dog*** anvendelse fra den [gennemførelsesdatoen for ***forslaget til ændring af direktiv 92/6***].	Den finder anvendelse fra ***ikrafttrædelsesdatoen, bortset fra*** artikel 3***, som*** finder anvendelse fra den [gennemførelsesdatoen for ***det ændringsdirektiv, der er omhandlet i COM(2025/0424) (COD)***].

Or. en

Ændringsforslag 265
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal
Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2.4. ***Små*** elektriske køretøjer:	2.4. ***Højeffektive*** elektriske køretøjer:

Or. en

Ændringsforslag 266
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch
Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2.4. Små ***elektriske køretøjer***:	2.4. Små ***lavemissionskøretøjer***:

Or. en

Ændringsforslag 267
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2.4. ***Små elektriske køretøjer***:	2.4. ***Lavemissionskøretøjer***:

Or. en

Ændringsforslag 268
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 ***med en længde på højst 4,2 meter***.	***Ved "højeffektivt elektrisk*** køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1, ***hvis samlede elektriske energiforbrug, bestemt i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, ikke overstiger følgende maksimumsværdier (EC_max), udtrykt i Wh/km og bestemt på grundlag af køretøjets prøvningsmasse (TM):*** ***– for køretøjer med en prøvningsmasse på op til 2 143 kg: 150 Wh/km*** ***– for køretøjer med en prøvningsmasse på over 2 143 kg og op til 3 000 kg skal tærsklerne for energieffektivitet være lig med (0.07 × TM) Wh/km*** ***– for køretøjer med en prøvningsmasse over 3 000 kg: 210 Wh/km. Prøvningsmassen bestemmes i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151.***

Or. en

Ændringsforslag 269
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 ***med en længde på højst 4,2 meter***.	Ved "lille lavemissionskøretøj" forstås et køretøj i klasse M_1, ***der betragtes som et nul- og lavemissionskøretøj som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631, herunder køretøjer, der kører på vedvarende brændstoffer som omhandlet i artikel 2, nr. 22a), i direktiv (EU) 2018/2001, uanset typen af fremdrift, og som er produceret i Unionen som fastsat i overensstemmelse med kriterier, der skal fastsættes i en lovgivningsmæssig retsakt vedtaget efter den almindelige lovgivningsprocedure.***

Or. en

Begrundelse

The Commission limits the sub-category to pure electric vehicles up to 4.2 m, excluding plug-in hybrids, range-extenders and hydrogen vehicles with equivalent CO2 performance, and setting a length that is too tight for most affordable family models. Anchoring eligibility to the zero- and low-emission threshold of Article 3(1)(m) of Regulation (EU) 2019/631 (0–50 g CO2/km, WLTP) keeps the measure technology-neutral and verifiable. Without a Union-origin criterion, the EU would in practice incentivise a vehicle class that is currently produced predominantly outside the Union, strengthening foreign industries and weakening our industrial base.

Ændringsforslag 270
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj ***i*** klasse M_1 ***med*** en længde på højst 4,2 meter.	***2.4.1. Små nulemissionskøretøjer omfatter*** et rent elektrisk køretøj***, brintdrevet køretøj med brændselsceller og forbrændingsmotor eller hybridkøretøj, der udelukkende kører på CO_2-neutralt brændstof, der tilhører*** klasse M_1***, har*** en længde på højst 4,2 meter ***eller klasse N_1, og som har en længde på højst 5,0 meter***.

Or. en

Begrundelse

Med ændringsforslaget udvides definitionen af underkategorien "små køretøjer" til at omfatte alle nulemissionsteknologier, herunder brændselscellekøretøjer med brint og CO_2-neutrale brændstofkøretøjer, i overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet. Det omfatter også lette erhvervskøretøjer i klasse N_1, hvilket sikrer en ensartet behandling på tværs af tæt forbundne køretøjsklasser og forhindrer konkurrenceforvridning på det indre marked.

Ændringsforslag 271
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,2*** meter.	Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,3*** meter. ***Ved "lille elektrisk bykøretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst 4,1 meter.***

Or. en

Ændringsforslag 272
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,2*** meter.	Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,1*** meter ***og et elforbrug på højst 150 Wh/km.***

Or. en

Begrundelse

Kun små og energieffektive elektriske køretøjer bør være omfattet af incitamentsordninger for at sikre et lavt energiforbrug og lave opladningsomkostninger for forbrugerne.

Ændringsforslag 273
Daniel Buda

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,2*** meter.	Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,22*** meter.

Or. ro

Ændringsforslag 274
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Stine Bosse

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 24.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,2*** meter.	Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,1*** meter.

Or. en

(Forordning (EU) 2019/613)

Begrundelse

This definition is linked to the proposed super-credits for small battery electric vehicles (BEVs) made in EU in the ongoing revision of the CO2 standards (Regulation (EU) 2019/613). The Commission proposes these small EU-made BEVs to count 1.3 towards manufactures CO2 targets - with the aim of incentivising the uptake of affordable small BEVs. It can be expected that similar benefits and rules will be granted to the M1 category in future EU legislation to favour small cars. However, 4.2 metres is rather a medium sized car. Around 25% all BEVs sold in the EU in 2030 are expected to be below 4.2 metres (all A-segment BEVs, 75% of B-segment sales and 2% of C-segment). By reducing the criteria to 4.1, it will be ensured that the M1 category actually covers small cars and hence have the intended effect in the legislation.

Ændringsforslag 275
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,2*** meter.	Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,1*** meter.

Or. en

Ændringsforslag 276
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,2*** meter.	Ved "lille elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1 med en længde på højst ***4,1*** meter.

Or. en

Ændringsforslag 277
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved "***lille elektrisk køretøj***" forstås et ***rent elektrisk*** køretøj i klasse M_1 med en længde på højst 4,2 meter.	Ved "***lavemissionskøretøj***" forstås et køretøj i klasse M_1 med en længde på højst 4,2 meter.

Or. en

Ændringsforslag 278
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
For denne underklasse af køretøjer tilføjes bogstavet "E" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M_1).	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 279
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
For denne underklasse af køretøjer tilføjes ***bogstavet*** "***E***" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M_1).	For denne underklasse af køretøjer tilføjes ***bogstaverne*** "***ZE***" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M_1 ***og*** N_1).

Or. en

Ændringsforslag 280
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
For denne underklasse af køretøjer tilføjes ***bogstavet*** "***E***" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M_1).	For denne underklasse af køretøjer tilføjes ***bogstaverne*** "***LE***" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M_1).

Or. en

Ændringsforslag 281
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1

Forordning (EU) 2018/858
Bilag II

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2.4.1a. Indtil den 1. januar 2031 skal nye og eksisterende køretøjstyper i underklassen opfylde de typegodkendelseskrav, der er defineret i denne forordning, som finder anvendelse fra den 31. december 2025. Tilføjelser til bestemmelserne i bilag II, der finder anvendelse fra den 1. januar 2026 eller senere, er ikke obligatoriske for typegodkendelse af hele køretøjer i underklassen.

Or. en

Ændringsforslag 282
Andreas Schwab, Markus Ferber, Adina Vălean, Massimiliano Salini, Engin Eroglu, Zala Tomašič, Oliver Schenk, Jens Gieseke, Angelika Niebler, Marion Walsmann, Andrea Wechsler, Norbert Lins, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4.1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2.4.1a. Ved "lille elektrisk nyttekøretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse N_1 med en længde på højst 5 meter.
	For denne underklasse af køretøjer tilføjes bogstavet "E" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (N_1).

Or. en

Begrundelse

Denne køretøjsklasse bør oprettes, fordi markedsudbredelsen af små nulemissionsvarevogne fortsat er endnu mere begrænset end markedsudbredelsen af små elbiler. En sammenkædning af den nye klasse med indførelsen af superkreditter i henhold til forordningen om CO_2-

emissionsstandarder for biler og varevogne vil bidrage til at tilskynde til deres udbredelse på markedet. Tilsvarende ændringsforslag er blevet fremsat i ENVI's udkast til betænkning om forordning (EU) 2025/0420 om præstationsnormer for nye lette køretøjers CO_2-emissioner og mærkning af køretøjer, som støtter indførelsen af superkreditter for denne køretøjsklasse.

Ændringsforslag 283
Jens Gieseke

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2.4a. Højeffektivt elektrisk køretøj
	2.4a.1. Ved "højeffektivt elektrisk køretøj" forstås et rent elektrisk køretøj i klasse M_1, hvis samlede elektriske energiforbrug, bestemt i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, ikke overstiger følgende maksimumsværdier (EC_max), udtrykt i Wh/km og bestemt på grundlag af køretøjets prøvningsmasse (TM):
	– for køretøjer med en prøvningsmasse på op til 2 143 kg: 150 Wh/km
	– for køretøjer med en prøvningsmasse på over 2 143 kg og op til 3 000 kg skal tærsklerne for energieffektivitet være lig med (0.07 × TM) Wh/km
	– for køretøjer med en prøvningsmasse på over 3 000 kg: 210 Wh/km.
	Prøvningsmassen bestemmes i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151.

Or. en

Begrundelse

Højeffektive elkøretøjer bidrager til at reducere driftsomkostningerne for forbrugerne, mindske den samlede energiefterspørgsel og mindske presset på elsystemerne. For at sikre, at udviklingen af energieffektive køretøjer fremmes, bør der indføres en ny superkredit.

Ændringsforslag 284
Andreas Schwab, Markus Ferber, Adina Vălean, Massimiliano Salini, Engin Eroglu, Zala Tomašič, Oliver Schenk, Jens Gieseke, Angelika Niebler, Marion Walsmann, Andrea Wechsler, Norbert Lins, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2 – 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) i bilag I, del A, indsættes følgende som punkt 2.4a (nyt) efter punkt 2.4:
	"2.4a (nyt) Køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF)
	2.4a.1. Ved "køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer" forstås et køretøj i klasse M eller N med en forbrændingsmotor eller hybridmotor med en forbrændingsmotor, der udelukkende kører på støtteberettigede vedvarende brændstoffer som defineret i forordning (EU) 2019/631 og ændringer hertil.
	For disse underklasser af køretøjer tilføjes bogstaverne "EEF" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M og N)."

Or. en

Begrundelse

Der er fremsat et tilsvarende ændringsforslag til en ny køretøjsklasse "Køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer eller VEEF" i ENVI's udkast til betænkning om forordning (EF) nr. 2025/0420 om præstationsnormer for nye lette køretøjers CO_2-emissioner og mærkning af køretøjer samt TRAN- og ITRE-udvalgets udkast til udtalelse.

Ændringsforslag 285
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza,

Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Bilag II – stk. 1 – punkt 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Bilag I – del A – punkt 2.4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) i bilag I, del A, indsættes følgende som punkt 2.4a efter punkt 2.4:
	"2.4a Køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF)
	2.4a.1. Ved "køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer" forstås et køretøj i klasse M eller N med en forbrændingsmotor eller hybridmotor med en forbrændingsmotor, der udelukkende kører på støtteberettigede vedvarende brændstoffer.
	For denne underklasse af køretøjer tilføjes bogstaverne "EEF" som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen (M og N)."

Or. en

Begrundelse

Mens M1ZF og N1ZF er midlertidige underklasser, som er knyttet til specifikke mål i den foreslåede CO_2-LDV-forordning (superkreditter), udgør MEEF og NEEF grundlaget for en stabil konsolidering af denne klasse i typegodkendelseslovgivningen. Oprettelsen af denne underklasse vil give både bilindustrien og den petrokemiske industri et vist perspektiv.