Europäisches Parlament
2024-2029

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

2025/0422(COD)

26.6.2026

ÄNDERUNGSANTRÄGE 171 - 285

Vereinfachtes Verfahren ohne Entwurf eines Berichts (Artikel 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Vereinfachung der technischen Anforderungen und der Prüfverfahren für Kraftfahrzeuge sowie zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates und der Verordnung Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates

Vorschlag für eine Verordnung
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absätze 6, 7 und 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	**„**(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**
	b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:
(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	**„**(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2034*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**
	c) Absatz 10 erhält folgende Fassung:
(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2031*** sehen die nationalen Behörden	**„**(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2036*** sehen die nationalen Behörden

Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Nach dem Euro-7-Rahmen müssen die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge weiter in Technologien für Verbrennungsmotoren investieren, während mit der Verordnung über die CO_2-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen die rasche Elektrifizierung vorangetrieben wird und Sanktionen für Verstöße verhängt werden. Durch diese Anforderungen entsteht ein Wettbewerb um die gleichen Ressourcen und es kommt zu einer Erhöhung der Fahrzeugkosten, was sich auf die Transport- und Verbraucherpreise auswirkt. Mit diesem Änderungsantrag wird vorgeschlagen, die Umsetzung der Euro-7-Normen für schwere Nutzfahrzeuge um fünf Jahre zu verschieben, um Investitionen in Technologien zur Verringerung der CO_2-Emissionen Vorrang einzuräumen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absätze 6, 7 und 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2,	**„**(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2030*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2,

M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.

(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.

(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2031*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.

M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2031*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

c) Absatz 10 erhält folgende Fassung:

„(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2033*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Anwendung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge wird um zwei Jahre verschoben.

Änderungsantrag 173
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absätze 6, 7 und 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	***„***(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.***“***
	b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:
(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	***„***(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2034*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.***“***

	c) Absatz 10 erhält folgende Fassung:
(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2031*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	**„**(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2036*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

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.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absätze 6 und 7

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 29. ***Mai 2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	***„***(6) Mit Wirkung ab dem 29. ***November 2029*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**
	b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:
(7) Mit Wirkung ab dem 29. ***Mai 2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	***„***(7) Mit Wirkung ab dem 29. ***November 2030*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-

Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

Änderungsantrag 175
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absätze 6, 7 und 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	***„***(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**
	b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:
(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz	***„***(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2034*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz

oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**
	c) Absatz 10 erhält folgende Fassung:
(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2031*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	**„**(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2036*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

Or. en

(32024R1257)

Änderungsantrag 176
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absätze 6, 7 und 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die	**„**(6) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die

CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.

CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.

„(7) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2034*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

c) Absatz 10 erhält folgende Fassung:

(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2031*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.

„(10) Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2036*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung sieht zusätzliche Vorlaufzeiten für die Umsetzung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge vor, um einen wirksamen Übergang für den Schwerlastsektor zu erleichtern. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge investieren gleichzeitig erhebliche Ressourcen in die Erfüllung neuer Emissionsanforderungen sowie in die Entwicklung und den Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Technologien. Mit zusätzlichen Vorlaufzeiten

würden Investitionen zur Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele unterstützt; gleichzeitig würde eine ausreichende Vorbereitung auf die Durchführungsmaßnahmen gewährleistet und die Vorhersehbarkeit der Rechtsvorschriften gewahrt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absatz 6

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 Absatz 6 erhält folgende Fassung:
Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	**„**Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** versagen die Genehmigungsbehörden im Falle neuer Fahrzeugtypen der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und neuer Anhängertypen der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen oder einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für diese neuen Fahrzeug- und Anhängertypen aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die beträchtlichen Investitionen, die für die Entwicklung im Rahmen der Euro-7-Normen erforderlich sind, müssen mit den umfassenderen Prioritäten des EU-Sektors der schweren Nutzfahrzeuge, einschließlich des Übergangs zu neuen Fahrzeugtechnologien, in Einklang gebracht werden. Mit den bestehenden politischen Maßnahmen der EU werden bereits starke Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge geboten und Fortschritte bei der Verwirklichung langfristiger Regulierungsziele unterstützt. Ein fünfjähriges Einfrieren der Umsetzung der Euro-7-Normen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 würde es ermöglichen, Investitionen effizient auszurichten und gleichzeitig die Einhaltung künftiger EU-Anforderungen zu unterstützen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absatz 7

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 Absatz 7 erhält folgende Fassung:
Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2029*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	**„**Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2034*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 und für neue Anhänger der Klasse O_3 oder O_4, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge und neuen Anhänger aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die beträchtlichen Investitionen, die für die Entwicklung im Rahmen der Euro-7-Normen erforderlich sind, müssen mit den umfassenderen Prioritäten des EU-Sektors der schweren Nutzfahrzeuge, einschließlich des Übergangs zu neuen Fahrzeugtechnologien, in Einklang gebracht werden. Mit den bestehenden politischen Maßnahmen der EU werden bereits starke Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge geboten und Fortschritte bei der Verwirklichung langfristiger Regulierungsziele unterstützt. Ein fünfjähriges Einfrieren der Umsetzung der Euro-7-Normen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 würde es ermöglichen, Investitionen effizient auszurichten und gleichzeitig die Einhaltung künftiger EU-Anforderungen zu unterstützen.

Änderungsantrag 179
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absatz 8

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 Absatz 8 erhält folgende Fassung:
Abweichend von Absatz 7 dieses Artikels erlauben die nationalen Behörden bis zum ***31. Dezember 2029*** für Fahrzeuge der Klasse M_2 oder M_3, für die ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2030 gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 ein Ziel von ***100*** % emissionsfreiem Betrieb gilt, die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die der vorliegenden Verordnung nicht entsprechen, die aber über eine gültige Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 verfügen.	**„**Abweichend von Absatz 7 dieses Artikels erlauben die nationalen Behörden bis zum ***30. Juni 2030*** für Fahrzeuge der Klasse M_2 oder M_3, für die ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2030 gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 ein Ziel von ***90*** % emissionsfreiem Betrieb gilt, die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die der vorliegenden Verordnung nicht entsprechen, die aber über eine gültige Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 verfügen. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit dieser Änderung wird eine Unstimmigkeit zwischen Artikel 10 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates und der später angenommenen Verordnung (EU) 2024/1610 beseitigt. Mit Artikel 10 Absatz 8 sollten während des Übergangs zu emissionsfreien Fahrzeugen Omnibusse der Klassen M_2 und M_3 entlastet werden, wobei ein Ziel von 100 % ab 2030 vorgesehen war. Da das Ziel für Stadtbusse nun von 2035 bis 2039 gilt, ist die vorgesehene Entlastung nach wie vor erforderlich, um einen effizienten Übergang zu unterstützen.

Änderungsantrag 180
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 10 wird folgender Absatz 10a eingefügt:
	(10a) Vor dem geänderten Anwendungstermin bewertet die Kommission den Stand der Umsetzung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge unter Berücksichtigung der technologischen Bereitschaft, der industriellen Investitionszyklen, der Verfügbarkeit innerhalb der Lieferkette und der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, dem gegebenenfalls auch ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt werden kann.

Or. en

Begründung

Die Überprüfung sollte eine evidenzbasierte Bewertung der Marktreife umfassen und es den Organen der Union ermöglichen, zu prüfen, ob weitere Anpassungen erforderlich sind, um eine verhältnismäßige und wirksame Umsetzung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge zu sicherzustellen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 10 – Absatz 10

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 10 Absatz 10 erhält folgende Fassung:
Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2031*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder	***„***Mit Wirkung ab dem 1. Juli ***2036*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für von Kleinserienherstellern gebaute Neufahrzeuge der Klasse M_2, M_3, N_2 oder

N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen.	N_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Neufahrzeuge aus Gründen, die die CO_2- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Stromverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die beträchtlichen Investitionen, die für die Entwicklung im Rahmen der Euro-7-Normen erforderlich sind, müssen mit den umfassenderen Prioritäten des EU-Sektors der schweren Nutzfahrzeuge, einschließlich des Übergangs zu neuen Fahrzeugtechnologien, in Einklang gebracht werden. Mit den bestehenden politischen Maßnahmen der EU werden bereits starke Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge geboten und Fortschritte bei der Verwirklichung langfristiger Regulierungsziele unterstützt. Ein fünfjähriges Einfrieren der Umsetzung der Euro-7-Normen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 würde es ermöglichen, Investitionen effizient auszurichten und gleichzeitig die Einhaltung künftiger EU-Anforderungen zu unterstützen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2,	**„**(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2030*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2,

M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Anwendung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge wird um zwei Jahre verschoben.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	**„**(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit dem fünf Jahre andauernden Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen wird sichergestellt.

Änderungsantrag 184
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	**„**(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	**„**Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die beträchtlichen Investitionen, die für die Entwicklung im Rahmen der Euro-7-Normen erforderlich sind, müssen mit den umfassenderen Prioritäten des EU-Sektors der schweren Nutzfahrzeuge, einschließlich des Übergangs zu neuen Fahrzeugtechnologien, in Einklang gebracht werden. Mit den bestehenden politischen Maßnahmen der EU werden bereits starke Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge geboten und Fortschritte bei der Verwirklichung langfristiger Regulierungsziele unterstützt. Ein fünfjähriges Einfrieren der Umsetzung der Euro-7-Normen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 würde es ermöglichen, Investitionen effizient auszurichten und gleichzeitig die Einhaltung künftiger EU-Anforderungen zu unterstützen.

Änderungsantrag 186
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	***„***(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit der vorstehenden Änderung wird sichergestellt.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Mit Wirkung ab dem 29. ***Mai 2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen	***„***(2) Mit Wirkung ab dem 29. ***November 2029*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen

technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

Änderungsantrag 188
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2028*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine	**„**(2) Mit Wirkung ab dem 29. Mai ***2033*** untersagen die Mitgliedstaaten den Verkauf oder den Einbau eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klasse M_2, M_3, N_2 oder N_3 oder einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klasse O_3 oder O_4 bestimmt ist, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine

Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist.	Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung sieht zusätzliche Vorlaufzeiten für die Umsetzung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge vor, um einen wirksamen Übergang für den Schwerlastsektor zu erleichtern. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge investieren gleichzeitig erhebliche Ressourcen in die Erfüllung neuer Emissionsanforderungen sowie in die Entwicklung und den Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Technologien. Mit zusätzlichen Vorlaufzeiten würden Investitionen zur Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele unterstützt; gleichzeitig würde eine ausreichende Vorbereitung auf die Durchführungsmaßnahmen gewährleistet und die Vorhersehbarkeit der Rechtsvorschriften gewahrt.

Änderungsantrag 189
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 11 – Absatz 6

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 11 Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Mit Wirkung ab dem 1. April ***2032*** erteilen die nationalen Behörden EU-Typgenehmigungen für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten nur für neue Typen von Reifen der Klasse C_3, die dieser Verordnung entsprechen.	**„**(6) Mit Wirkung ab dem 1. April ***2034*** erteilen die nationalen Behörden EU-Typgenehmigungen für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten nur für neue Typen von Reifen der Klasse C_3, die dieser Verordnung entsprechen.
Mit Wirkung ab dem 1. April ***2034*** untersagen die nationalen Behörden das Inverkehrbringen von Reifen der Klasse C_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, sowie die Zulassung von mit Reifen der Klasse C_3 ausgerüsteten Neufahrzeugen, wenn diese Reifen dieser Verordnung nicht entsprechen.	Mit Wirkung ab dem 1. April ***2036*** untersagen die nationalen Behörden das Inverkehrbringen von Reifen der Klasse C_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, sowie die Zulassung von mit Reifen der Klasse C_3 ausgerüsteten Neufahrzeugen, wenn diese Reifen dieser Verordnung nicht entsprechen.
Reifen der Klasse C_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, dürfen bis	Reifen der Klasse C_3, die dieser Verordnung nicht entsprechen, dürfen bis

zum 31. März ***2036*** weiter auf dem Markt bereitgestellt werden.	zum 31. März ***2038*** weiter auf dem Markt bereitgestellt werden.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit dieser Änderung soll ein realistischer Zeitplan für die Umsetzung für Reifen der Klasse C_3 sichergestellt werden, indem die in Artikel 11 Absatz 6 und Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 festgelegten Fristen um zwei Jahre verlängert werden. Die Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_1 haben gezeigt, wie komplex die Entwicklung von Prüfverfahren, Leistungsgrenzen und Bestimmungen über die Gleichwertigkeit ist. Da aufgrund dieser Herausforderungen ähnliche Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_3 bereits mit Verzögerungen verbunden sind, wird der aktuelle Zeitplan nicht mehr als machbar erachtet und sollte entsprechend angepasst werden.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 3 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 14 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
	„a) In Absatz 3 erhält der einleitende Absatz folgende Fassung:
(3) Die Kommission ***erlässt*** Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Verfahren und Prüfmethoden, der Verwaltungsvorschriften, der Verfahren und Methoden für die Änderung und Erweiterung von Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen und den Datenzugang, der Dokumentationsanforderungen und der Muster für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, die Übereinstimmung der Produktion, die	**„**(3) Die Kommission ***kann*** Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Verfahren und Prüfmethoden, der Verwaltungsvorschriften, der Verfahren und Methoden für die Änderung und Erweiterung von Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen und den Datenzugang, der Dokumentationsanforderungen und der Muster für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, die Übereinstimmung der Produktion, die

Übereinstimmung im Betrieb und die Marktüberwachung im Hinblick auf Folgendes:	Übereinstimmung im Betrieb und die Marktüberwachung im Hinblick auf Folgendes ***erlassen***: ***“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe ma (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 14 Absatz 3 wird folgender Buchstabe ma eingefügt:
	„ma) bei Fahrzeugen, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, die Kraftstoffüberwachung und das Aufforderungssystem für das Tanken,“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In Artikel 14 werden Verfahren und Prüfungen festgelegt. Bei den Änderungen an Artikel 14 handelt es sich um notwendige technische Anpassungen, um Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, und deren zugrunde liegende Kraftstoffüberwachung sowie das Aufforderungssystem für das Tanken für diese Fahrzeuge einzubeziehen.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 14 wird wie folgt geändert:
	„b) In Absatz 4 erhält der einleitende Absatz folgende Fassung:
(4) Die Kommission ***erlässt*** Durchführungsrechtsakte für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, die Übereinstimmung im Betrieb, die Übereinstimmung der Produktion und die Marktüberwachung, um Folgendes festzulegen:	**„**(4) Die Kommission ***kann*** Durchführungsrechtsakte für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, die Übereinstimmung im Betrieb, die Übereinstimmung der Produktion und die Marktüberwachung ***erlassen***, um Folgendes festzulegen: **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

Änderungsantrag 193
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 14 Absatz 4 erhält Buchstabe b folgende Fassung:
b) die Methoden zur Bestimmung der CO_2-Emissionen, des Kraftstoff- und Stromverbrauchs, der emissionsfreien Reichweite, der elektrischen Reichweite und der Leistung eines Kraftfahrzeugs,	**„**b) die Methoden zur Bestimmung der CO_2-Emissionen, des Kraftstoff- und Stromverbrauchs, der emissionsfreien Reichweite, der elektrischen Reichweite und der Leistung eines Kraftfahrzeugs***, auch für die jährliche Überprüfung und Aktualisierung des Nutzfaktors, um die Lücke zwischen den CO_2-Emissionen der Typgenehmigung und den tatsächlichen CO_2-Emissionen von OVC-HEV auf der Grundlage der von OBFCM-Einrichtungen erhaltenen Daten zu schließen***,“**

Or. en

(32024R1257)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 14 Absatz 4 erhält Buchstabe b folgende Fassung:
b) die Methoden zur Bestimmung der CO_2-Emissionen, des Kraftstoff- und Stromverbrauchs, der emissionsfreien Reichweite, der elektrischen Reichweite und der Leistung eines Kraftfahrzeugs,	**„**b) die Methoden zur Bestimmung der CO_2-Emissionen, des Kraftstoff- und Stromverbrauchs, der emissionsfreien Reichweite, der elektrischen Reichweite und der Leistung eines Kraftfahrzeugs***, auch für die jährliche Aktualisierung des Nutzfaktors, der zur Schätzung der CO_2-Emissionen von OVC-HEV verwendet wird, um den tatsächlichen Anteilen des elektrischen***

Fahrens auf Grundlage der von OBFCM-Einrichtungen erhaltenen Daten Rechnung zu tragen,
“

Or. en

(32024R1257)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
j) die Methoden, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme, für die Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen, einschließlich zu Zwecken der Überwachung der Konformität von Fahrzeugtypen,	***entfällt***

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
j) die Methoden, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme, für die Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen, einschließlich zu Zwecken der Überwachung der Konformität von Fahrzeugtypen,	j) die Methoden, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme, für die Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen, einschließlich zu Zwecken der Überwachung der Konformität von Fahrzeugtypen***, wobei sicherzustellen ist, dass bei dieser Überwachung der angemessenen Funktionsweise von Emissionsminderungssystemen unter allen üblichen und vernünftigerweise vorhersehbaren Betriebsbedingungen, einschließlich niedriger Temperaturen, Rechnung getragen wird*, ***;***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
j) die Methoden, Anforderungen und	j) die Methoden, Anforderungen und

Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme, für die Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen, einschließlich zu Zwecken der Überwachung der Konformität von Fahrzeugtypen,	Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung ***und Sicherheit*** der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme, für die ***sichere*** Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen, einschließlich zu Zwecken der Überwachung der Konformität von Fahrzeugtypen,

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	jb) 1a. In Artikel 14 wird folgender Absatz 4a eingefügt:
	„(4a) Die Kommission erlässt in Bezug auf Artikel 4 Absatz 1a Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte im Hinblick auf Folgendes:
	a) Festlegung verbindlicher technischer Kriterien für eine gleichwertige Emissionsleistung,
	b) Festlegung messbarer Grenzwerte für die operative Verfügbarkeit, einschließlich der maximal zulässigen Ausfallzeiten,
	c) Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Genehmigung von Anpassungen, auch für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge und Maschinen, und
	d) Sicherstellung einer einheitlichen Anwendung im Bereich der schweren

Nutzfahrzeuge und nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, ohne Unterscheidung zwischen den Mitgliedstaaten.

Diese Rechtsakte stützen sich ausschließlich auf objektive, messbare und überprüfbare Parameter und lassen keine Ermessensentscheidung hinsichtlich der Einhaltung zu.

Die Kommission stellt sicher, dass diese Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte vollständig mit der Verordnung (EU) 2016/1628 im Einklang stehen und mit ihnen keine zusätzlichen Verwaltungsanforderungen eingeführt werden, die über die für die Überprüfung der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte und der Grenzwerte für die operative Verfügbarkeit unbedingt erforderlichen Anforderungen hinausgehen. Im Hinblick auf die gemäß diesem Buchstaben erlassenen Anforderungen darf keine Befreiung, Ausnahmeregelung oder vorübergehende Aussetzung der Verpflichtungen zur Einhaltung der Emissionsvorschriften im Betrieb zulassen werden.“

Or. en

Änderungsantrag 199
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:
b) die Methoden zur Bestimmung der CO_2-Emissionen, des Kraftstoff- und	„b) die Methoden zur Bestimmung der CO_2-Emissionen, des Kraftstoff- und

Stromverbrauchs, der emissionsfreien Reichweite, der elektrischen Reichweite und der Leistung eines Kraftfahrzeugs,	Stromverbrauchs, der emissionsfreien Reichweite, der elektrischen Reichweite und der Leistung eines Kraftfahrzeugs ***sowie ab 2030 die Methoden zur jährlichen Überprüfung und Aktualisierung des Nutzfaktors, um einen spezifischen Nutzfaktor pro Fahrzeughersteller bereitstellen zu können. Bei dem für jedes Fahrzeug spezifischen Nutzfaktor wird sichergestellt, dass die CO_2-Emissionen der Typgenehmigung die tatsächlichen CO_2-Emissionen von OVC-HEV des jeweiligen Fahrzeugherstellers auf der Grundlage von EUA- bzw. JRC-Daten entsprechend der On-Board-Überwachung für den Kraftstoffverbrauch (OBFCM) genau wiedergeben***, ***“***

Or. en

(32024R1257)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe j

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Buchstabe j erhält folgende Fassung:
j) die Methoden, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme sowie der Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen**,**	j) ***„***die Methoden, Anforderungen und Prüfungen, einschließlich Einhaltungsgrenzen, zur Sicherstellung der Leistung der OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und der Sensoren dieser Einrichtungen und Systeme sowie der Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten nach außen ***zu Zwecken der Überwachung der***

Konformität von Fahrzeugtypen.

Bei diesen Methoden, Anforderungen und Prüfungen muss sichergestellt werden, dass bei dieser Überwachung dem ordnungsgemäßen Funktionieren der Emissionsminderungssysteme unter allen normalen und vernünftigerweise vorhersehbaren Betriebsbedingungen genau Rechnung getragen wird, einschließlich der Bedingungen, die zur Kristallisation oder zum Gefrieren von Reagens führen.

Die Hersteller müssen sicherstellen, dass auf Reagenzien beruhende Emissionsminderungssysteme, einschließlich selektiver katalytischer Reduktionssysteme, so konzipiert, kalibriert und überwacht werden, dass die Einhaltung der geltenden Emissionsgrenzwerte unter allen normalen und vernünftigerweise vorhersehbaren Betriebsbedingungen sichergestellt ist.

Die Hersteller müssen sicherstellen, dass Überwachungs- und Aufforderungsmaßnahmen den Betrieb des Fahrzeugs wirksam verhindern, wenn das Emissionsminderungssystem die Anforderungen dieses Buchstabens nicht erfüllt.

Wenn die Systemleistung durch Bedingungen, die zur Kristallisation oder zum Gefrieren von Reagenzien führen, beeinträchtigt wird oder ein solches Risiko besteht, müssen Anpassungen an Emissionsminderungssystemen, darunter die Verwendung alternativer Reagenzien, zulässig sein, sofern

i) eine gleichwertige Emissionsleistung sichergestellt wird,

ii) es nicht zu einem Anstieg der tatsächlichen Emissionen regulierter Schadstoffe kommt und

iii) die kontinuierliche Einhaltung der geltenden Emissionsgrenzwerte

sichergestellt wird.

Die Kommission muss gemäß diesem Absatz Durchführungsrechtsakte oder delegierte Rechtsakte erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:

a) die Bedingungen, unter denen solche Anpassungen genehmigt werden können, b) objektive, messbare und überprüfbare Kriterien für den Nachweis einer gleichwertigen Emissionsleistung und

c) die Verfahren für die Genehmigung solcher Anpassungen, auch wenn sie auf bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge angewandt werden.

Mit diesen Rechtsakten muss sichergestellt werden, dass die gemäß diesem Buchstaben festgelegten Anforderungen keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand verursachen und durch sie keine erneute Zertifizierung erforderlich wird, es sei denn, dies ist für die Überprüfung der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte unbedingt notwendig.

Beim Erlass dieser Rechtsakte muss die Kommission gegebenenfalls für Kohärenz mit dem für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte geltenden Rechtsrahmen, insbesondere mit der Verordnung (EU) 2016/1628, sorgen.“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe 1 f (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe f a (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1f. In Artikel 14 Absatz 4 wird folgender Buchstabe fa eingefügt:
	„fa) die Methoden zur Sicherstellung und Überprüfung der Konformität der Kraftstoffüberwachung und des Aufforderungssystem für das Tanken für Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden,“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In Artikel 14 werden Verfahren und Prüfungen festgelegt. Bei den Änderungen an Artikel 14 handelt es sich um notwendige technische Anpassungen, um Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, und deren zugrunde liegende Kraftstoffüberwachung sowie das Aufforderungssystem für das Tanken für diese Fahrzeuge einzubeziehen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 g (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 6

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1g. Artikel 14 Absatz 6 erhält folgende

	Fassung:
(6) Jeder Durchführungsrechtsakt gemäß den Absätzen 3 und 4 umfasst einen oder mehrere der in Absatz 3 Buchstaben a bis ***m*** genannten Punkte, kombiniert mit einem oder mehreren der in Absatz 4 Buchstaben a bis ***v*** genannten Punkte.	***„***(6) Jeder Durchführungsrechtsakt gemäß den Absätzen 3 und 4 umfasst einen oder mehrere der in Absatz 3 Buchstaben a bis ***n*** genannten Punkte, kombiniert mit einem oder mehreren der in Absatz 4 Buchstaben a bis ***w*** genannten Punkte.***“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In Artikel 14 werden Verfahren und Prüfungen festgelegt. Bei den Änderungen an Artikel 14 handelt es sich um notwendige technische Anpassungen, um Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, und deren zugrunde liegende Kraftstoffüberwachung sowie das Aufforderungssystem für das Tanken für diese Fahrzeuge einzubeziehen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 k (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe v a (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1k. In Artikel 14 Absatz 4 wird folgender Buchstabe va eingefügt:
	„va) zusätzliche Methoden zur Typgenehmigung eines OVC-HEV-Fahrzeugs der Klassen M_2, N_2, M_3 oder N_3 mit serieller hybrider Architektur,“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Aufforderung an die Kommission, einen Vorschlag für die Genehmigung von Fahrzeugen mit

Reichweitenvergrößerern vorzulegen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 4 – Buchstabe v a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. In Artikel 14 Absatz 4 wird der folgende Buchstabe va angefügt:
	„va) zusätzliche Methoden zur Typgenehmigung eines OVC-HEV-Fahrzeugs der Klassen M_2, N_2, M_3 oder N_3 mit serieller hybrider Architektur.“

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 9

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. In Artikel 14 Absatz 9 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:
(9) Bis zum 29. ***November 2026*** erlässt die Kommission für die in Absatz 3 Buchstabe b bzw. c genannten Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 und deren Motoren sowie für Anhänger der Klassen O_3und O_4 die folgenden Durchführungsrechtsakte:	***„***(9) Bis zum 29. ***Mai 2027*** erlässt die Kommission für die in Absatz 3 Buchstabe b bzw. c genannten Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 und deren Motoren sowie für Anhänger der Klassen O_3und O_4 die folgenden Durchführungsrechtsakte: ***“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

Änderungsantrag 206
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 14 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. In Artikel 14 Absatz 2 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:
Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung werden von den Herstellern und den nationalen Behörden gemäß Anhang V durchgeführt. Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung können auch von der Kommission und anerkannten Dritten gemäß Anhang V durchgeführt werden. ***Ist eine Prüfung in Anhang V Tabellen 1, 3, 5, 7, 9 und 11 als optional angegeben, so kann die Genehmigungsbehörde verlangen, dass die betreffende Prüfung durchgeführt wird.***	**„**Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung werden von den Herstellern und den nationalen Behörden gemäß Anhang V durchgeführt. Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung können auch von der Kommission und anerkannten Dritten gemäß Anhang V durchgeführt werden. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Der derzeitige Wortlaut der Rechtsvorschriften führt zu Unsicherheit darüber, ob

Typgenehmigungsbehörden von den Herstellern verlangen können, die in Anhang V Tabellen 1, 3, 5, 7, 9 und 11 aufgeführten fakultativen Prüfungen der Übereinstimmung im Betrieb durchzuführen. Mit einer Klarstellung würde Rechtssicherheit geschaffen, die Umsetzung vereinfacht, die Vorhersehbarkeit der Kosten verbessert und die Planungssicherheit erhöht.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe c und Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. Artikel 15 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:
c) gegebenenfalls Festlegung von Emissionsgrenzwerten für Formaldehyd für Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 in Anhang I Tabelle 2, im Anschluss an und gestützt auf die Überprüfung gemäß Artikel 18 Absatz 6;	c) gegebenenfalls Festlegung von Emissionsgrenzwerten für Formaldehyd für Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3***, die mit bedenklichen Kraftstoffen betrieben werden,*** in Anhang I Tabelle 2, im Anschluss an und gestützt auf die Überprüfung gemäß Artikel 18 Absatz 6;
	b) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
a) Festlegung von Grenzwerten für Bremspartikelemissionen in Anhang I im Einklang mit dem neuesten Stand der Technik und – soweit erforderlich – unter Bezugnahme auf die Arbeiten des Weltforums der Vereinten Nationen für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (UN WP.29), einschließlich gegebenenfalls der Änderung von Anhang I Tabelle 5, 6, 7 bzw. 8 durch Angabe unterschiedlicher Grenzwerte oder Kriterien je nach Fahrzeugklasse und Antriebstechnologie;	***a) Änderung von Anhang I oder*** Festlegung von Grenzwerten für Bremspartikelemissionen in Anhang I im Einklang mit dem neuesten Stand der Technik und – soweit erforderlich – unter Bezugnahme auf die Arbeiten des Weltforums der Vereinten Nationen für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (UN WP.29), einschließlich gegebenenfalls der Änderung von Anhang I Tabelle 5, 6, 7 bzw. 8 durch Angabe unterschiedlicher Grenzwerte oder Kriterien je nach Fahrzeugklasse und Antriebstechnologie ***sowie gegebenenfalls der Zulassung unterschiedlicher***

Grenzwerte für Bremspartikelemissionen für unterschiedliche Antriebstechnologien nach dem 1. Januar 2035;

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

Änderungsantrag 208
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 b (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 15 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2b. In Artikel 15 Absatz 2 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:
Abweichend von Unterabsatz 1 dieses Absatzes erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zur Änderung dieser Verordnung durch die Festlegung von Grenzwerten für den Abrieb bei den in Anhang I genannten Reifentypen, wenn das UN WP.29 vor Ablauf der jeweiligen in Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Frist keine einheitlichen Bestimmungen angenommen hat, im Einklang mit den und gegebenenfalls unter Bezugnahme auf die Arbeiten des UN WP.29 und unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, und zwar bis zum 1. Juli 2027 für Reifen der Klasse C_1, bis zum 1. April 2029 für Reifen der Klasse C_2 und bis zum 1. April ***2031*** für Reifen der Klasse C_3.	**„**Abweichend von Unterabsatz 1 dieses Absatzes erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zur Änderung dieser Verordnung durch die Festlegung von Grenzwerten für den Abrieb bei den in Anhang I genannten Reifentypen, wenn das UN WP.29 vor Ablauf der jeweiligen in Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Frist keine einheitlichen Bestimmungen angenommen hat, im Einklang mit den und gegebenenfalls unter Bezugnahme auf die Arbeiten des UN WP.29 und unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, und zwar bis zum 1. Juli 2027 für Reifen der Klasse C_1, bis zum 1. April 2029 für Reifen der Klasse C_2 und bis zum 1. April ***2033*** für Reifen der Klasse C_3.**“**

(32024R1257)

Begründung

Mit dieser Änderung soll ein realistischer Zeitplan für die Umsetzung für Reifen der Klasse C_3 sichergestellt werden, indem die in Artikel 11 Absatz 6 und Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 festgelegten Fristen um zwei Jahre verlängert werden. Die Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_1 haben gezeigt, wie komplex die Entwicklung von Prüfverfahren, Leistungsgrenzen und Bestimmungen über die Gleichwertigkeit ist. Da aufgrund dieser Herausforderungen ähnliche Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_3 bereits mit Verzögerungen verbunden sind, wird der aktuelle Zeitplan nicht mehr als machbar erachtet und sollte entsprechend angepasst werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 f (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 15 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	2f. Artikel 15 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Wurde ein Vorschlag für eine UN-Regelung, für eine globale technische Regelung oder für eine Änderung einer UN-Regelung oder einer globalen technischen Regelung angenommen, so erlässt die Kommission gemäß Artikel 16 unverzüglich nach dieser Annahme oder auf der Grundlage der dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegten Berichte gemäß Artikel 18 Absatz 4 bzw. 5 delegierte Rechtsakte, um dem technischen Fortschritt durch die Änderung ***dieser Verordnung wie folgt Rechnung zu tragen:***	***„(2)*** Änderung ***von Anhang I oder Festlegung von Grenzwerten für Bremspartikelemissionen in Anhang I im Einklang mit dem neuesten Stand der Technik und – soweit erforderlich – unter Bezugnahme auf die Arbeiten des Weltforums der Vereinten Nationen für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (UN WP.29), einschließlich gegebenenfalls der Änderung von Anhang I Tabelle 5, 6, 7 bzw. 8 durch Angabe unterschiedlicher Grenzwerte oder Kriterien je nach Fahrzeugklasse und Antriebstechnologie sowie gegebenenfalls der Zulassung unterschiedlicher Grenzwerte für Bremspartikelemissionen für unterschiedliche Antriebstechnologien nach dem 1. Januar 2035; “***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden Grenzwerte für Bremspartikelemissionen eingeführt. Um künftigen Anpassungen der CO_2-Emissionsnormen Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass diese Grenzwerte für alle Antriebsstrangtechnologien gelten, die über 2035 hinaus auf dem Markt bleiben, einschließlich Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und Hybridfahrzeugen, sollte die Befugnis der Kommission gemäß Artikel 16 erweitert werden, um im Einklang mit den technologischen Entwicklungen bei allen Fahrzeugklassen Änderungen oder Aktualisierungen der Grenzwerte für die in Anhang I aufgeführten Bremspartikelemissionen zu ermöglichen.

Änderungsantrag 210
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 15 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1b. In Artikel 15 Absatz 2 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:
Abweichend von Unterabsatz 1 dieses Absatzes erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zur Änderung dieser Verordnung durch die Festlegung von Grenzwerten für den Abrieb bei den in Anhang I genannten Reifentypen, wenn das UN WP.29 vor Ablauf der jeweiligen in Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Frist keine einheitlichen Bestimmungen angenommen hat, im Einklang mit den und gegebenenfalls unter Bezugnahme auf die Arbeiten des UN WP.29 und unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, und zwar bis zum 1. Juli 2027 für Reifen der Klasse C_1, bis zum 1. April 2029 für Reifen der Klasse C_2 und bis zum 1. April ***2031*** für Reifen der Klasse C_3.	***„***Abweichend von Unterabsatz 1 dieses Absatzes erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16 zur Änderung dieser Verordnung durch die Festlegung von Grenzwerten für den Abrieb bei den in Anhang I genannten Reifentypen, wenn das UN WP.29 vor Ablauf der jeweiligen in Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Frist keine einheitlichen Bestimmungen angenommen hat, im Einklang mit den und gegebenenfalls unter Bezugnahme auf die Arbeiten des UN WP.29 und unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, und zwar bis zum 1. Juli 2027 für Reifen der Klasse C_1, bis zum 1. April 2029 für Reifen der Klasse C_2 und bis zum 1. April ***2033*** für Reifen der Klasse C_3.***“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit dieser Änderung soll ein realistischer Zeitplan für die Umsetzung für Reifen der Klasse C_3 sichergestellt werden, indem die in Artikel 11 Absatz 6 und Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 festgelegten Fristen um zwei Jahre verlängert werden. Die Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_1 haben gezeigt, wie komplex die Entwicklung von Prüfverfahren, Leistungsgrenzen und Bestimmungen über die Gleichwertigkeit ist. Da aufgrund dieser Herausforderungen ähnliche Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_3 bereits mit Verzögerungen verbunden sind, wird der aktuelle Zeitplan nicht mehr als machbar erachtet und sollte entsprechend angepasst werden.

Änderungsantrag 211
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 15 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	2c. Artikel 15 Absatz 3 erhält folgende Fassung:
(3) Hat das UN WP.29 bis zum 1. Juli 2026 für Reifen der Klasse C_1, bis zum 1. April 2028 für Reifen der Klasse C_2 und bis zum 1. April ***2030*** für Reifen der Klasse C_3 keine einheitlichen Bestimmungen festgelegt, so entwickelt die Kommission eine Methode für die Messung des Reifenabriebs und legt Grenzwerte für den Abrieb von Reifen auf der Grundlage bestehender, dem Stand der Technik entsprechender Methoden fest.	**„**(3) Hat das UN WP.29 bis zum 1. Juli 2026 für Reifen der Klasse C_1, bis zum 1. April 2028 für Reifen der Klasse C_2 und bis zum 1. April ***2032*** für Reifen der Klasse C_3 keine einheitlichen Bestimmungen festgelegt, so entwickelt die Kommission eine Methode für die Messung des Reifenabriebs und legt Grenzwerte für den Abrieb von Reifen auf der Grundlage bestehender, dem Stand der Technik entsprechender Methoden fest.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit dieser Änderung soll ein realistischer Zeitplan für die Umsetzung für Reifen der Klasse C_3 sichergestellt werden, indem die in Artikel 11 Absatz 6 und Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 festgelegten Fristen um zwei Jahre verlängert werden. Die Arbeiten im Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_1 haben gezeigt, wie komplex die Entwicklung von Prüfverfahren, Leistungsgrenzen und Bestimmungen über die Gleichwertigkeit ist. Da aufgrund dieser Herausforderungen ähnliche Arbeiten im

Zusammenhang mit Reifen der Klasse C_3 bereits mit Verzögerungen verbunden sind, wird der aktuelle Zeitplan nicht mehr als machbar erachtet und sollte entsprechend angepasst werden.

Änderungsantrag 212
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 d (neu) Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 4

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1d. Artikel 18 Absatz 4 erhält folgende Fassung:
(4) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung der Mindestleistungsanforderungen dient.	**„**(4) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik ***der verschiedenen in Anhang II Tabellen 3, 4 und 5 dieser Verordnung aufgeführten Fahrzeugklassen*** im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung ***der Zeiträume der Hauptlebensdauer und zusätzlichen Lebensdauer und des Energiedurchsatzes sowie*** der Mindestleistungsanforderungen dient.**“**

Or. en

(32024R1257)

Änderungsantrag 213
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 d (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1d. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6***,*** 7 ***und 8*** überprüft werden.	***„***(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6 ***und*** 7 überprüft werden***.***
	Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a einen delegierten Rechtsakt in Bezug auf die Höhe der Grenzwerte für Bremsemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3 gemäß Anhang I Tabelle 8. “

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung bezieht sich auf die Änderung von Anhang I Tabelle 8 im Zusammenhang mit den ab 2035 geltenden Grenzwerten für Bremspartikelemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 d (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1d. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende

	Fassung:
(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6***,*** 7 ***und 8*** überprüft werden.	***„***(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6 ***und*** 7 überprüft werden***.***
	Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a einen delegierten Rechtsakt in Bezug auf die Höhe der Grenzwerte für Bremsemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3 gemäß Anhang I Tabelle 8. “

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung bezieht sich auf die Änderung von Anhang I Tabelle 8 im Zusammenhang mit den ab 2035 geltenden Grenzwerten für Bremspartikelemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3.

Änderungsantrag 215
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 e (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1e. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die	***„***(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die

Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6**,** 7 ***und 8*** überprüft werden.	Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6 ***und*** 7 überprüft werden. ***Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a einen delegierten Rechtsakt in Bezug auf die Höhe der Grenzwerte für Bremsemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3 gemäß Anhang I Tabelle 8.“***

Or. en

(32024R1257)

Änderungsantrag 216
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 e (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 4

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1e. Artikel 18 Absatz 4 erhält folgende Fassung:
(4) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung der Mindestleistungsanforderungen dient.	**„**(4) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik ***der verschiedenen in Anhang II Tabelle 3, 4 und 5 dieser Verordnung aufgeführten Fahrzeugklassen*** im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung ***der Zeiträume der Hauptlebensdauer und zusätzlichen Lebensdauer und des Energiedurchsatzes sowie*** der Mindestleistungsanforderungen dient. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In der Änderung von Anhang II Tabelle 3 über die Mindestleistungsanforderungen für Batterien schwerer Nutzfahrzeuge werden die Kriterien für Strecke/Zeit und Energiedurchsatz sowie die Mindestleistungsanforderungen zur Überprüfung offengelassen. Mit dem Änderungsantrag wird lediglich sichergestellt, dass diese ausstehenden Fragen in die bis Ende 2027 vorgesehene Überprüfung durch die Kommission aufgenommen werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. In Artikel 18 Absatz 4 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:
Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung der Mindestleistungsanforderungen dient.	**„**Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik ***der verschiedenen in Anhang II Tabelle 3, 4 und 5 dieser Verordnung aufgeführten Fahrzeugklassen*** im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung der ***der Zeiträume der Hauptlebensdauer und zusätzlichen Lebensdauer und des Energiedurchsatzes sowie der*** Mindestleistungsanforderungen dient. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In der Änderung der von Anhang II Tabelle 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 werden die

Kriterien für die Strecke, die Zeit und den Energiedurchsatz sowie die damit verbundenen Mindestleistungsanforderungen für die Batterien schwerer Nutzfahrzeuge zur weiteren Überprüfung offengelassen. Es wird daher lediglich sichergestellt, dass diese ausstehenden technischen Fragen in die bis Ende 2027 vorgesehene Überprüfung durch die Kommission aufgenommen werden

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 e (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 4

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1e. Artikel 18 Absatz 4 erhält folgende Fassung:
(4) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung der Mindestleistungsanforderungen dient.	**„**(4) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Dauerhaltbarkeit von Batterien vor, in dem der aktuelle Stand der Technik ***der verschiedenen in Anhang II Tabelle 3, 4 und 5 dieser Verordnung aufgeführten Fahrzeugklassen*** im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c genannten delegierten Rechtsakte überprüft wird und der als Grundlage für eine Überprüfung ***der Zeiträume der Hauptlebensdauer und zusätzlichen Lebensdauer und des Energiedurchsatzes sowie*** der Mindestleistungsanforderungen dient. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In der Änderung von Anhang II Tabelle 3 über die Mindestleistungsanforderungen für Batterien schwerer Nutzfahrzeuge werden die Kriterien für Strecke/Zeit und Energiedurchsatz sowie die Mindestleistungsanforderungen zur Überprüfung offengelassen. Mit diesem Änderungsantrag wird sichergestellt, dass diese offenen Fragen in die vorgesehene Überprüfung der Verordnung aufgenommen werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1b. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6***,*** 7 ***und 8*** überprüft werden.	***„***(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6 ***und*** 7 überprüft werden. ***Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a einen delegierten Rechtsakt in Bezug auf die Höhe der Grenzwerte für Bremsemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3 gemäß Anhang I Tabelle 8. “***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderungen sind mit den Grenzwerten der Bremsemissionen für schwere und leichte Nutzfahrzeuge verbunden. Da durch das Ziel einer CO_2-Reduktion um 90 % ermöglicht wird, dass Verbrennungs- und Hybridfahrzeuge auch nach 2035 weiterhin erhältlich sein werden, müssen die vorgeschlagenen Grenzwerte für Bremspartikelemissionen überarbeitet werden, um verschiedene Antriebstechnologien und nicht nur Plug-in-Elektrofahrzeuge zu berücksichtigen. Darüber hinaus müssen bei den künftigen Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge die Auswirkungen des Fahrens in Städten und Vororten in Übereinstimmung mit der Überprüfung der Verordnung (EU) 2024/1257 auf einer Kosten-Nutzen-Basis mit dem raschen Anstieg elektrifizierter Flotten in Einklang gebracht werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1b. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6***,*** 7 ***und 8*** überprüft werden.	***„***(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5, 6 ***und*** 7 überprüft werden***. Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a einen delegierten Rechtsakt in Bezug auf die Höhe der Grenzwerte für Bremsemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3 gemäß Anhang I Tabelle 8. “***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung bezieht sich auf die Änderung von Anhang I Tabelle 8 der Verordnung (EU) 2024/1257 im Zusammenhang mit den ab 2035 geltenden Grenzwerten für Bremspartikelemissionen für Fahrzeuge der Klassen M_2, N_2, M_3 und N_3.

Änderungsantrag 221
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. In Artikel 18 wird folgender Absatz 6a angefügt:
	„(6a) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem geprüft wird, ob die in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der jüngsten Änderungen an der Verordnung (EU) 2019/631 über die Luftqualität weiterhin geeignet sind, ein hohes Niveau des Umwelt- und Gesundheitsschutzes zu erhalten.“

Or. en

Änderungsantrag 222
Nikola Minchev, Svenja Hahn, Andreas Glück

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 18 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. Artikel 18 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5***,*** 6***, 7 und 8***	„(5) Bis zum 31. Dezember 2027 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Bremspartikelemissionen vor, in dem die Messmethoden und der Stand der Technik im Hinblick auf den Erlass der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakte über die Höhe der Emissionsgrenzwerte der zweiten Stufe gemäß Anhang I Tabellen 5 ***und*** 6

überprüft werden.	überprüft werden**.**
	***Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a einen delegierten Rechtsakt in Bezug auf die Höhe der Grenzwerte für Bremspartikelemissionen nach Antriebstechnologie für Fahrzeuge der in Anhang I Tabelle 7 und 8 genannten Klassen*.“**

Or. en

(Verordnung (EU) 2024/1257)

Änderungsantrag 223
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1b. Artikel 20 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
	„Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2036 aufgehoben.“
	b) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
	„Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli 2036 aufgehoben.“

Or. en

(32024R1257)

Änderungsantrag 224
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Unterabsätze 3 und 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. Artikel 21 wird wie folgt geändert:
	a) Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	***„***Sie gilt ab dem 29. Mai ***2033*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2 oder N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 oder N_3, O_3 und O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 oder N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.***“***
	b) Unterabsatz 5 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2031*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***und*** N_3.	***„***Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2036*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3***, O_3 und O_4.“***

Or. en

(32024R1257)

Änderungsantrag 225
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Absätze 3 und 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. Artikel 21 wird wie folgt geändert:
	a) Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2***,*** N_3,	***„***Sie gilt ab dem 29. Mai ***2033*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2

O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 ***oder*** O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	***oder*** N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 ***und*** O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.**“**
	b) Unterabsatz 5 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2031*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***und*** N_3.	**„**Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2036*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3***,*** O_3 ***und*** O_4***.“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung sieht zusätzliche Vorlaufzeiten für die Umsetzung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge vor, um einen wirksamen Übergang für den Schwerlastsektor zu erleichtern. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge investieren gleichzeitig erhebliche Ressourcen in die Erfüllung neuer Emissionsanforderungen sowie in die Entwicklung und den Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Technologien. Mit zusätzlichen Vorlaufzeiten würden Investitionen zur Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele unterstützt; gleichzeitig würde eine ausreichende Vorbereitung auf die Durchführungsmaßnahmen gewährleistet und die Vorhersehbarkeit der Rechtsvorschriften gewahrt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 e (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Absätze 3 und 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1e. Artikel 21 wird wie folgt geändert:
	a) Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 ***oder*** O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	***„***Sie gilt ab dem 29. Mai ***2033*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 ***und*** O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.***“***
	b) Unterabsatz 5 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2031*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***und*** N_3.	***„***Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2036*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3***,*** O_3 ***und*** O_4***.“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die beträchtlichen Investitionen, die für die Entwicklung im Rahmen der Euro-7-Normen erforderlich sind, müssen mit den umfassenderen Prioritäten des EU-Sektors der schweren Nutzfahrzeuge, einschließlich des Übergangs zu neuen Fahrzeugtechnologien, in Einklang gebracht werden. Mit den bestehenden politischen Maßnahmen der EU werden bereits starke Anreize für die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge geboten und Fortschritte bei der Verwirklichung langfristiger Regulierungsziele unterstützt. Ein fünfjähriges Einfrieren der Umsetzung der Euro-7-Normen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 würde es ermöglichen, Investitionen effizient auszurichten und gleichzeitig die Einhaltung künftiger EU-Anforderungen zu unterstützen.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu) Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Unterabsatz 3

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. Artikel 21 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 29. ***Mai 2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. ***Mai 2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	**„**Sie gilt ab dem 29. ***November 2029*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. ***November 2030*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit diesen Änderungen soll ein fünfjähriges Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen auf schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden. Ziel ist es, es den Herstellern zu ermöglichen, ihre Investitionen im Einklang mit den Klima- und CO_2-Zielen der EU auf die Dekarbonisierung des Schwerlast- und Personenverkehrs zu konzentrieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Kommission weiterhin die erforderlichen Durchführungsrechtsakte ausarbeitet, um der Industrie Rechtssicherheit und eine angemessene Vorlaufzeit zu gewähren.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 d (neu) Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1d. Artikel 21 Absatz 3 erhält folgende Fassung:
Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte	**„**Sie gilt ab dem 29. Mai ***2030*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung

Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2031*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Anwendung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge wird um zwei Jahre verschoben.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu) Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. In Artikel 20 Absatz 1 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:
Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	**„**Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2033*** aufgehoben.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Anwendung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge wird um zwei Jahre verschoben.

Änderungsantrag 230
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. Artikel 20 erhält folgende Fassung:
(1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.	**„**(1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.
Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben.
Bezugnahmen auf die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang VI der vorliegenden Verordnung zu lesen.	Bezugnahmen auf die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang VI der vorliegenden Verordnung zu lesen.
(2) Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.	(2) Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.
Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit der vorstehenden Änderung wird sichergestellt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20 – Absätze 1 und 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. Artikel 20 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:
(1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.	**„**(1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.
Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben.
Bezugnahmen auf die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang VI der vorliegenden Verordnung zu lesen.	Bezugnahmen auf die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang VI der vorliegenden Verordnung zu lesen.
(2) Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.	(2) Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2030 aufgehoben.
Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit dem fünf Jahre andauernden Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen wird sichergestellt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 e (neu) Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Unterabsatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1e. Artikel 21 Unterabsatz 5 erhält folgende Fassung:

Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2031*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***und*** N_3.	**„**Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli ***2033*** für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 ***oder*** N_3***, O_3 und O_4.“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Anwendung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge wird um zwei Jahre verschoben.

Änderungsantrag 233
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 f (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1f. Artikel 21 erhält folgende Fassung:
Artikel 21	***„Artikel 21***
Inkrafttreten und Anwendung	***Inkrafttreten und Anwendung***
Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.	Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue	Sie gilt ab dem 29. Mai ***2033*** für neue

Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April 2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April 2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.
	Die Grenzwerte für Bremsemissionen gelten ab dem 29. Mai 2034 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 und ab dem 1. Juli 2036 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von von Kleinserienherstellern gebauten Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.
Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024.	Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024.**“**

Or. en

(32024R1257)

Änderungsantrag 234
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 f (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1f. Artikel 21 erhält folgende Fassung:
Artikel 21	**„**Artikel 21
Inkrafttreten und Anwendung	Inkrafttreten und Anwendung
Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.	Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Sie gilt ab dem 29. Mai ***2033*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April 2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April 2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.
	Die Grenzwerte für Bremsemissionen gelten ab dem 29. Mai 2034 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Klassen M2, M_3, N2 und N_3 und ab dem 1. Juli 2036 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von von Kleinserienherstellern gebauten Fahrzeugen der Klassen M2, M_3, N2 und

	N_3.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.
Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024.	Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024. “

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Grenzwerte für Bremsemissionen werden hinzugefügt – siehe die nachfolgende Begründung der Änderung von Anhang I Tabellen 6, 7 und 8 der Verordnung (EU) 2024/1257.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 f (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1f. Artikel 21 erhält folgende Fassung:
Artikel 21	**„**Artikel 21
Inkrafttreten	Inkrafttreten
Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.	Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab	Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab

dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 29. Mai ***2028*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Sie gilt ab dem 29. Mai ***2033*** für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April 2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April 2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.
	Die Grenzwerte für Bremsemissionen gelten ab dem 29. Mai 2034 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 und ab dem 1. Juli 2036 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von von Kleinserienherstellern gebauten Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.
Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024.	Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024. “

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit dem fünf Jahre andauernden Moratorium für die Anwendung der Euro-7-Normen wird sichergestellt. Die Begründung dafür, die Grenzwerte für die

Bremsemissionen hinzuzufügen, entspricht der Begründung der Änderung von Anhang I Tabellen 6, 7 und 8.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. Artikel 21 erhält folgende Fassung:
Artikel 21	**„**Artikel 21
Inkrafttreten und Anwendung	Inkrafttreten und Anwendung
Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.	Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.
Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Sie gilt ab dem 29. November 2026 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 und ab dem 29. November 2027 für Neufahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 29. Mai 2028 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2029*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.	Sie gilt ab dem 29. Mai 2033 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie für Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für nach dieser Verordnung typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 oder O_4 und ab dem 29. Mai ***2034*** für Neufahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 und O_4 sowie Bauteile, Systeme und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.
Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April	Sie gilt ab dem 1. Juli 2028 für neue Reifentypen der Klasse C_1, ab dem 1. April

2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3.	2030 für neue Reifentypen der Klasse C_2 und ab dem 1. April 2032 für neue Reifentypen der Klasse C_3. ***Die Grenzwerte für Bremsemissionen gelten ab dem 29. Mai 2034 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 und ab dem 1. Juli 2036 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von von Kleinserienherstellern gebauten Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.***
Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3.	Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3. ***Artikel 11 Absatz 3 gilt jedoch ab dem 28. Mai 2024.“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderungen sind mit den Grenzwerten der Bremsemissionen für schwere und leichte Nutzfahrzeuge verbunden. Da durch das Ziel einer CO_2-Reduktion um 90 % ermöglicht wird, dass Verbrennungs- und Hybridfahrzeuge auch nach 2035 weiterhin erhältlich sein werden, müssen die vorgeschlagenen Grenzwerte für Bremspartikelemissionen überarbeitet werden, um verschiedene Antriebstechnologien und nicht nur Plug-in-Elektrofahrzeuge zu berücksichtigen. Darüber hinaus müssen bei den künftigen Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge die Auswirkungen des Fahrens in Städten und Vororten in Übereinstimmung mit der Überprüfung der Verordnung (EU) 2024/1257 auf einer Kosten-Nutzen-Basis mit dem raschen Anstieg elektrifizierter Flotten in Einklang gebracht werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 21 – Absatz 4a (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1c. In Artikel 21 wird folgender Absatz 4a eingefügt:
	„Die Grenzwerte für Bremsemissionen gelten ab dem 29. Mai 2034 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 und ab dem 1. Juli 2036 für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von von Kleinserienherstellern gebauten Fahrzeugen der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3. “

Or. en

(32024R1257)

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 1 f (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1f. In Artikel 20 Absatz 2 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:
Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362	**„**Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362

werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2033*** aufgehoben.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Anwendung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge wird um zwei Jahre verschoben.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 d (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	2d. Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	**„**Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Änderungen werden gemäß den im Rahmen des Artikels 10 der Verordnung (EU) 2024/1257 eingereichten Änderungen vorgenommen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 e (neu)

Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	2e. Artikel 20 Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	**„**Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben. **“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Änderungen werden gemäß den im Rahmen des Artikels 10 der Verordnung (EU) 2024/1257 eingereichten Änderungen vorgenommen.

Änderungsantrag 241
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 20 – Absätze 1 und 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 20 wird wie folgt geändert:
	a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
(1) Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	**„**(1) Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben.**“**
	b) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:
(2) Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben.	**„**(2) Die Verordnungen (EU) Nr. 582/2011 und (EU) 2017/2400 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 werden mit Wirkung vom 1. Juli ***2036*** aufgehoben.**“**

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderung sieht zusätzliche Vorlaufzeiten für die Umsetzung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge vor, um einen wirksamen Übergang für den Schwerlastsektor zu erleichtern. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge investieren gleichzeitig erhebliche Ressourcen in die Erfüllung neuer Emissionsanforderungen sowie in die Entwicklung und den Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Technologien. Mit zusätzlichen Vorlaufzeiten würden Investitionen zur Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele unterstützt; gleichzeitig würde eine ausreichende Vorbereitung auf die Durchführungsmaßnahmen gewährleistet und die Vorhersehbarkeit der Rechtsvorschriften gewahrt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang I

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2a. Anhang I Tabellen 6, 7 und 8 wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Diese Änderungen sind mit den Grenzwerten der Bremsemissionen für schwere und leichte Nutzfahrzeuge verbunden. Da durch das Ziel einer CO_2-Reduktion um 90 % ermöglicht wird, dass Verbrennungs- und Hybridfahrzeuge auch nach 2035 weiterhin erhältlich sein werden, müssen die vorgeschlagenen Grenzwerte für Bremspartikelemissionen überarbeitet werden, um verschiedene Antriebstechnologien und nicht nur Plug-in-Elektrofahrzeuge zu berücksichtigen. Darüber hinaus müssen bei den künftigen Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge die Auswirkungen des Fahrens in Städten und Vororten in Übereinstimmung mit der Überprüfung der Verordnung (EU) 2024/1257 auf einer Kosten-Nutzen-Basis mit dem raschen Anstieg elektrifizierter Flotten in Einklang gebracht werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang I

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2a. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

(32024R1257)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang V

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Anhang V ***wird*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.	2. ***Anhang III Tabelle 1 und*** Anhang V ***werden*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

Begründung

Die Änderungen werden gemäß den im Rahmen des Artikels 10 der Verordnung (EU) 2024/1257 eingereichten Änderungen vorgenommen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2

Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang V

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Anhang V ***wird*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.	2. ***Anhang III Tabelle 1 und*** Anhang V ***werden*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

Begründung

Die Kohärenz der Rechtsvorschriften wird entsprechend der Änderung von Anhang III Tabelle 1 sichergestellt – siehe Änderung zum Einfrieren des Nutzfaktors.

Änderungsantrag 246
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang V

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Anhang V wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.	2. ***Anhang III Tabelle 1 und*** Anhang V ***werden*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit der vorstehenden Änderung wird sichergestellt.

Änderungsantrag 247
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang V

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. ***Anhang*** V ***wird*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.	2. ***Die Anhänge I und*** V ***werden*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EU) 2024/1257
Anhang V

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. ***Anhang*** V ***wird*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.	2. ***Die Anhänge I und*** V ***werden*** gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)
Verordnung (EC) 1071/2009
Artikel 1 – Absatz 4 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009
	Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a wird wie folgt geändert:
a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers	**„**a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers

ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ***ausüben***, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und ***die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat vornehmen***;	ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und ***mit emissionsfreien Fahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t, aber nicht 4,25 t überschreitet, ausüben. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen***;***“***

Or. en

(02009R1071-20220221)

Begründung

Emissionsfreie leichte Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 4,25 t werden von den Anforderungen der Lizenzen für den gemeinschaftlichen Güterkraftverkehr ausgenommen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)
Verordnung (EU) 2017/1151
Anhang XXI

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt geändert:
	„Anhang XXI wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.“

Or. en

(32017R1151)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)

Verordnung (EU) 2017/1151
Anhang XXI – Anlage 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt geändert:
	„Anhang XXI Anlage 5 wird gemäß Anhang 1 a (neu) der vorliegenden Verordnung geändert.“

Or. en

(32017R1151)

Begründung

Der Text wird an die Änderung von Anhang XXI Anlage 5 der Verordnung (EU) 2017/1151 angeglichen.

Änderungsantrag 252
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)
Verordnung (EU) 2017/1151
Anhang XXI – Anlage 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt geändert:
	„Anhang XXI Anlage 5 wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.“

Or. en

(32017R1151)

Begründung

Die rechtliche Kohärenz mit der vorstehenden Änderung wird sichergestellt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)
Verordnung (EU) 2017/1151
Anhang XXI – Anlage 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt geändert:
	„Anhang XXI Anlage 5 wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.“

Or. en

(32017R1151)

Begründung

Die regulatorische Kohärenz mit der Änderung betreffend den Parameter dnec für die Berechnung des Nutzfaktors wird sichergestellt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 b (neu)
Richtlinie (EU) 2019/1161
Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 4b
	In Artikel 5 wird folgender Absatz 2a angefügt:
	„(2a) Für die Berechnung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe gelten als Fahrzeuge der Klasse N_1 emissionsfreie Fahrzeuge mit

einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, jedoch nicht über 4,25 t;“

Or. en*(32019L1161)*

Begründung

Die Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge wird geändert, indem elektrische Fahrzeuge der Klasse N2 (höchstzulässiges Gewicht ≤ 4,25 t, zu fahren mit einem Führerschein der Klasse B) in die Ziele für die öffentliche Auftragsvergabe für saubere leichte Nutzfahrzeuge aufgenommen werden, wenn sie gleichwertige Fahrzeuge der Klasse N_1 ersetzen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)
Richtlinie (EU) 2025/2205
Artikel 29 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Änderung der Richtlinie (EU) 2025/2205
	Artikel 29 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2025/2205 wird wie folgt geändert:
(2) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum ***26. November 2027*** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.	***„(2)*** Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum ***31. Dezember 2026*** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
Sie wenden diese Vorschriften ab dem ***26. November 2027*** an.	Sie wenden diese Vorschriften ab dem ***31. Dezember 2026*** an.
	“

Or. en

(32025L2205)

Begründung

Die für die Mitgliedstaaten geltende Umsetzungsfrist für die Anwendung der neuen Führerscheinvorschriften in Bezug auf mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge bis 4,25 t wird verkürzt. Mit der Änderung würde die Frist von November 2027 auf den 31. Dezember 2026 vorgezogen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)
Richtlinie (EU) 2025/2205
Artikel 29 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Änderung der Richtlinie (EU) 2025/2205
	Artikel 29 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2025/2205 wird wie folgt geändert:
(2) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 26. November 2027 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.	**„**(2) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 26. November 2027 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen.
Sie wenden diese Vorschriften ***ab dem*** 26. November 2027 an.	***Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.*** Sie wenden diese Vorschriften ***zum*** 26. November 2027 an.

Or. en

(32025L2205)

Begründung

Um den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zu beschleunigen und weitere unnötige Verzögerungen aufgrund von Anwendungsdaten zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten – sobald sie die erforderlichen nationalen Vorschriften erlassen und veröffentlicht haben – die Möglichkeit haben, die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k festgelegte Flexibilitätsregelung anzuwenden, mit der es Inhabern von Führerscheinen der Klasse B gestattet wird, diese Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gewicht bis 4,25 Tonnen zu führen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 b (neu)
Richtlinie (EU) 2025/2205
Artikel 29 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 4b
	Artikel 29 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum ***26. November 2027*** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden diese Vorschriften ***ab dem 26. November 2027*** an.	**„**Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum ***31. Dezember 2026*** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 9 Absatz 2 Buchstaben j und k nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden diese Vorschriften ***zum 31. Dezember 2026*** an. **“**

Or. en

(32025L2205)

Begründung

Um den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zu beschleunigen und weitere unnötige Verzögerungen aufgrund von Anwendungsdaten zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Inhabern eines Führerscheins der Klasse B das Führen von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 4,25 Tonnen zu gestatten.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 5a

Ein antriebsunabhängiger Rahmen zur Ermittlung des Ursprungs in der Union

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag für einen eigenständigen Rechtsakt vor, in dem Kriterien festgelegt werden, anhand deren bestimmt wird, ob ein Kraftfahrzeug für die Zwecke von Regulierungsmaßnahmen und Anreizregelungen nach dem Unionsrecht als Kraftfahrzeug mit Ursprung in der Union gilt. Dieser Vorschlag beruht auf einer Well-to-Wheel-Methode, mit der der vollen CO_2-Intensität des während der Lebensdauer des Fahrzeugs verwendeten Energieträgers Rechnung getragen wird, und gilt unabhängig von der Technologie für alle Fahrzeugklassen und Antriebsarten, einschließlich Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und Biokraftstoffen im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 betrieben werden. Die Kriterien werden von den gesetzgebenden Organen im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens festgelegt.

(2) Mit dem in Absatz 1 genannten Vorschlag wird sichergestellt, dass der geografische Bereich, in dem die Eigenschaft des Unionsursprungs und der dem Unionsursprung gleichwertigen Inhalte gilt, sowie die geltenden Grenzwerte vom Europäischen Parlament und vom Rat festgelegt werden und mit den Verpflichtungen der Union im Rahmen der Welthandelsorganisation sowie mit den Artikeln 34 und 110 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Einklang stehen.

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten stellen erhebliche öffentliche Mittel für Anreize für Fahrzeuge bereit, jedoch gibt es bislang keinen Unionsrahmen für nicht elektrische Antriebsstränge. Gemäß

diesem Änderungsantrag muss die Kommission einen eigenständigen Rechtsakt vorschlagen, um den Mitgliedstaaten ein nutzbares, technologieneutrales Instrument zur direkten Unterstützung der europäischen Versorgungsgrundlage an die Hand zu geben, das nach einer Well-to-Wheel-Methode bewertet wird. Der Geltungsbereich und die Grenzwerte sind von den gesetzgebenden Organen festzulegen, nicht im Rahmen delegierter Rechtsakte. Durch eine integrierte Überprüfung der Übereinstimmung mit den Verpflichtungen im Rahmen der WTO und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gemäß Absatz 2 wird die Rechtmäßigkeit aller daraus resultierenden Maßnahmen gewährleistet.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 5a
	Überprüfungsklausel
	Spätestens [zwei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] und danach alle zwei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Auswirkungen der mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen bewertet werden. In dem Bericht werden insbesondere die Auswirkungen der Verordnung auf die Straßenverkehrssicherheit, die Erschwinglichkeit und Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge, sowie konkrete Anwendungsfälle und Einsatzmuster emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge bewertet, insbesondere derer, deren Gewicht aufgrund ihres Batteriegewichts höher als 3,5 t ist. Die Bewertung stützt sich auf verfügbare wissenschaftliche Erkenntnisse, Marktdaten und die Konsultation der Interessenträger, einschließlich Beiträgen von Organisationen für Straßenverkehrssicherheit und Verbraucherorganisationen.

Werden in dem Bericht erhebliche negative Auswirkungen festgestellt, die keinen entsprechenden und fundierten Nutzen in Bezug auf die Erschwinglichkeit oder die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge mit sich bringen, legt die Kommission gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge vor.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 5b
	Cybersicherheit vernetzter Geräte
	(1) Innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung bewertet die Kommission, ob ein europäischer Rahmen für die Cybersicherheit vernetzter Fahrzeuge erforderlich ist, insbesondere in Bezug auf die Risiken, die sich aus ihrem dauerhaften und bidirektionalen Anschluss an die Ladeinfrastruktur und das Stromnetz im Rahmen dieser Verordnung ergeben. Diese Bewertung beruht auf dem risikobasierten Ansatz des Instrumentariums für die 5G-Cybersicherheit und auf der im Rahmen der Richtlinie (EU) 2022/2555 durchgeführten koordinierten Risikobewertung in Bezug auf vernetzte und automatisierte Fahrzeuge und untersucht insbesondere Folgendes:
	a) die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, auf der Grundlage einer koordinierten Risikobewertung Hochrisikoanbieter in

Bezug auf kritische Funktionen einzuschränken oder sie von diesen auszuschließen, anstatt sie auf der Grundlage des Herkunftslandes auszuschließen,

b) die Behandlung von Softwareaktualisierungen per Funkübertragung, Fernzugriffsmöglichkeiten und der kontinuierlichen Kommunikation mit Servern in Drittländern,

c) Schutzvorkehrungen in Bezug auf kritische Anwendungsfälle wie die Nähe zu Verteidigungsanlagen, nationale kritische Infrastrukturen und Flotten der Behörden.

(2) Die in Absatz 1 genannte Bewertung wird dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt, und ihr wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

Or. en

Begründung

Durch vernetzte Fahrzeuge werden die gleichen Sicherheitsfragen aufgeworfen wie durch Telekommunikationsgeräte und Ausrüstung für die Energieinfrastruktur, jedoch gibt es keinen speziellen Rahmen. Mit diesem Mandat wird das Initiativrecht der Kommission gewahrt, indem nur dann eine Bewertung und ein Vorschlag vorgesehen werden, wenn dies angemessen ist. Das Mandat beruht auf dem bewährten 5G-Instrumentarium und der bestehenden koordinierten Risikobewertung für vernetzte Fahrzeuge im NIS2-Rahmen und dient dazu, sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten kritische Anwendungsfälle durch Risikobewertungen schützen können, anstatt pauschale ursprungsbezogene Verbote anzuwenden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 5c

Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten

(1) Innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Gesetzgebungsvorschlag vor, mit dem ein sektorspezifischer Rahmen für den Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten und deren gemeinsame Nutzung geschaffen wird und mit dem die horizontalen Vorschriften der Verordnung (EU) 2023/2854 ergänzt werden.

(2) Der in Absatz 1 genannte Vorschlag betrifft insbesondere die Zugangsrechte unabhängiger Betreiber, Reparaturbetriebe, Versicherer, Flottenbetreiber, Mobilitätsdienstleister und Behörden, die Bedingungen für die gemeinsame Datennutzung und die Aufteilung von Haftung und Risiko zwischen Herstellern, Betreibern und Fahrern, auch für hochautomatisierte Fahrzeuge.

Or. en

Begründung

Der Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten ist bereits seit über einem Jahrzehnt eine offene Frage. Das Datengesetz und der dazugehörige Leitfaden zu Fahrzeugdaten vom September 2025 dient als eine horizontale Ausgangsbasis, bietet jedoch keinen automobilbezogenen Rahmen, und der seit Langem angekündigte sektorspezifische Vorschlag wurde nie vorgelegt. Daher muss die Kommission einen solchen vorlegen, indem sie die Zugangsrechte für Reparaturbetriebe, Versicherer und Flottenbetreiber, die Bedingungen für die gemeinsame Datennutzung und die Haftung für automatisierte Fahrzeuge in einem speziellen Rahmen anstatt in verstreuten Rechtsakten festlegt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 5d
	Bericht über doppelte Anforderungen zur Prüfung, Überwachung und Berichterstattung
	(1) Innerhalb von zwölf Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Anforderungen des für Kraftfahrzeuge geltenden Typgenehmigungs- und Emissionsrahmens, insbesondere gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257, aufgeführt sind, die im Hinblick auf die Laborprüfung, die Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, die Überwachung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die On-Board-Überwachung und die Berichterstattung im Rahmen des CO_2-Rahmens ganz oder teilweise dieselben Elemente umfassen.
	(2) In dem Bericht wird für jede festgestellte Überschneidung bewertet, inwieweit eine Vereinfachung möglich ist, ohne dabei die Umweltverträglichkeit oder Sicherheitsleistung von Fahrzeugen zu beeinträchtigen, und ihm wird gegebenenfalls ein Legislativvorschlag beigefügt.

Or. en

Begründung

Mit dieser Verordnung werden zu Recht Prüfungen gestrichen, die sich mit anderen Anforderungen überschneiden: die Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen, die Gegenstand der RDE-Prüfung ist, die Prüfung für schwere Nutzfahrzeuge, die der Ebene der Fahrzeugklassen zugewiesen wird, und die Bestimmungen über den Geräuschpegel, die sich mit den UNECE-Regelungen überschneiden. Die gleichen Überschneidungen bestehen weiterhin an anderen Stellen im Euro-7-Rahmen, an denen sich Laborprüfungen, die Messung im praktischen Fahrbetrieb, die Überwachung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und die On-Board-Überwachung teilweise überlappen. Mit einem Bericht, in dem diese Überschneidungen erfasst werden, wird es den gesetzgebenden

Organen ermöglicht, die Prüfungsanforderungen auf der Grundlage von Nachweisen zu vereinfachen, ohne die Umwelt- oder Sicherheitsstandards zu senken.

Änderungsantrag 263
Maria Grapini

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die nach dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] hergestellt und vor dem 1. ***Juli*** 2028 gemäß der Verordnung (EU) 540/2014 typgenehmigt wurden, gelten für die Zwecke der Artikel 48 und 49 der Verordnung (EU) 2018/858 weiterhin.	Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die nach dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] hergestellt und vor dem 1. ***Januar*** 2028 gemäß der Verordnung (EU) 540/2014 typgenehmigt wurden, gelten für die Zwecke der Artikel 48 und 49 der Verordnung (EU) 2018/858 weiterhin.

Or. ro

Änderungsantrag 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
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Sie gilt ab dem ***[zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union].*** Artikel 3 ***gilt jedoch*** ab dem **…** [Datum der Umsetzung ***im Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/6/EG***].	Sie gilt ab dem ***Datum des Inkrafttretens, mit Ausnahme von*** Artikel 3***, der*** ab dem [Datum der Umsetzung ***der Änderungsrichtlinie gemäß COM 2025/0424 (COD)***] ***gilt***.

Or. en

Änderungsantrag 265
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2.4. ***Kleines*** Elektrofahrzeug	2.4. ***Hocheffizientes*** Elektrofahrzeug

Or. en

Änderungsantrag 266
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2.4. Kleines ***Elektrofahrzeug***	2.4. Kleines ***emissionsarmes Fahrzeug***

Or. en

Änderungsantrag 267
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2.4. ***Kleines Elektrofahrzeug***	2.4. ***Emissionsarmes Fahrzeug***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚***Kleines*** Elektrofahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 ***mit einer Länge von höchstens 4,2 Metern***.	‚***Hocheffizientes*** Elektrofahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1***, dessen kombinierter Stromverbrauch, ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, die folgenden Höchstwerte (EC_max), ausgedrückt in Wh/km und bestimmt auf der Grundlage der Prüfmasse (TM) des Fahrzeugs, nicht überschreitet:*** ***– bei Fahrzeugen mit einer Prüfmasse bis 2 143 kg: 150 Wh/km,*** ***– bei Fahrzeugen mit einer Prüfmasse von mehr als 2 143 kg und bis 3 000 kg müssen die Grenzwerte für die Energieeffizienz gleich (0,07 × TM) Wh/km sein,*** ***– bei Fahrzeugen mit einer Prüfmasse von über 3 000 kg: 210 Wh/km. Die Prüfmasse wird gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt.***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines ***Elektrofahrzeug***‘: ***Reines Elektrofahrzeug*** der Klasse M_1 ***mit einer Länge von höchstens 4,2 Metern***.	‚Kleines ***emissionsarmes Fahrzeug***‘: ***Fahrzeug*** der Klasse M_1***, das als emissionsfreies oder emissionsarmes Fahrzeug im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631 eingestuft wird – einschließlich***

Fahrzeugen, die unabhängig von ihrer Antriebsart mit erneuerbare Kraftstoffen im Sinne des Artikels 2 Nummer 22a der Richtlinie (EU) 2018/2001 betrieben werden – und das gemäß Kriterien, die durch einen im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens angenommenen Rechtsakt festzulegen sind, in der Union hergestellt wird.

Or. en

Begründung

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.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines ***Elektrofahrzeug***‘: ***Reines Elektrofahrzeug*** der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	***2.4.1.*** ‚Kleines ***emissionsfreies Fahrzeug***‘: ***umfasst reine Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellen-/Wasserstofffahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor oder hybride Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO_2-neutralem Kraftstoff betrieben werden und mit einer Länge von höchstens 4,2 Metern*** der Klasse M_1 ***angehören oder*** mit einer Länge von höchstens ***5,0*** Metern ***der Klasse N_1 angehören***.

Or. en

Begründung

Mit der Änderung wird die Definition der Unterklasse „Kleines Fahrzeug“ im Einklang mit dem Grundsatz der Technologieneutralität auf alle emissionsfreien Technologien, einschließlich Brennstoffzellen-/Wasserstofffahrzeugen und mit CO_2-neutralem Kraftstoff betriebener Fahrzeuge, ausgeweitet. Sie umfasst auch leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N_1, wodurch eine einheitliche Behandlung eng verwandter Fahrzeugklassen sichergestellt wird und Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden.

Änderungsantrag 271
Yvan Verougstraete

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines Elektrofahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	‚Kleines Elektrofahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,3*** Metern. ***‚Kleines elektrisches Stadtfahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens 4,1 Metern.***

Or. en

Änderungsantrag 272
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines Elektrofahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	‚Kleines Elektrofahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,1*** Metern ***und einem Stromverbrauch von höchstens 150 Wh/km***.

Or. en

Begründung

Es sollten nur kleine effiziente Elektrofahrzeuge gefördert werden, um einen niedrigen Energieverbrauch und niedrige Ladekosten für die Verbraucher sicherzustellen.

Änderungsantrag 273
Daniel Buda

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M1 mit einer Länge von höchstens ***4,22*** Metern.

Or. ro

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,1*** Metern.

Or. en

(Verordnung (EU) 2019/613)

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,1*** Metern.

Or. en

Änderungsantrag 276
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,2*** Metern.	‚Kleines Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens ***4,1*** Metern.

Or. en

Änderungsantrag 277
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
‚***Kleines Elektrofahrzeug***‘: ***Reines Elektrofahrzeug*** der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens 4,2 Metern.	‚***Emissionsarmes Fahrzeug***‘: ***Fahrzeug*** der Klasse M_1 mit einer Länge von höchstens 4,2 Metern.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Für diese Unterklasse von Fahrzeugen ist der Buchstabe ‚E‘ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M_1) bestimmt wird.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Für diese Unterklasse von Fahrzeugen ***ist***	Für diese Unterklasse von Fahrzeugen ***sind***

der Buchstabe ***„E“*** dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M_1) bestimmt wird.	***die Buchstaben*** ***„ZE“*** dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M_1 ***und*** N_1) bestimmt wird.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Für diese Unterklasse von Fahrzeugen ***ist der Buchstabe*** ***„E“*** dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M_1) bestimmt wird.	Für diese Unterklasse von Fahrzeugen ***sind die Buchstaben*** ***„LE“*** dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M_1) bestimmt wird.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang II

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2.4.1a. Bis zum 1. Januar 2031 müssen neue und bestehende Fahrzeugtypen der Unterklasse den Anforderungen für die Typgenehmigung dieser am 31. Dezember 2025 anwendbaren Verordnung entsprechen. Ergänzungen der Bestimmungen des Anhangs II, die ab dem 1. Januar 2026 oder später anwendbar sind, sind für die Typgenehmigung von Gesamtfahrzeugen der Unterklasse nicht zwingend

vorgeschrieben.

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4.1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2.4.1a. ‚Kleines Elektronutzfahrzeug‘: Reines Elektrofahrzeug der Klasse N_1 mit einer Länge von höchstens 5 Metern.
	Für diese Unterklasse von Fahrzeugen ist der Buchstabe ‚E‘ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (N_1) bestimmt wird.

Or. en

Begründung

Diese Fahrzeugklasse sollte geschaffen werden, da die Marktakzeptanz kleiner emissionsfreier Nutzfahrzeuge sogar noch geringer ist als die kleiner Elektrofahrzeuge. Eine Verknüpfung der neuen Klasse mit der Einführung von Superkrediten gemäß der Verordnung über CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge würde dazu beitragen, Anreize für ihre Markteinführung zu schaffen. Entsprechende Änderungsanträge wurden im Entwurf eines Berichts des ENVI-Ausschusses über die Verordnung (EU) 2025/0420 über CO_2-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung eingereicht, in dem die Einführung von Superkrediten für diese Fahrzeugklasse unterstützt wird.

Änderungsantrag 283
Jens Gieseke

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2.4a) Hocheffizientes Elektrofahrzeug
	2.4a.1. ‚Hocheffizientes Elektrofahrzeug': Reines Elektrofahrzeug der Klasse M_1, dessen kombinierter Stromverbrauch, ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, die folgenden Höchstwerte (EC_max), ausgedrückt in Wh/km und bestimmt auf der Grundlage der Prüfmasse (TM) des Fahrzeugs, nicht überschreitet:
	– bei Fahrzeugen mit einer Prüfmasse bis 2 143 kg: 150 Wh/km,
	– bei Fahrzeugen mit einer Prüfmasse von mehr als 2 143 kg und bis 3 000 kg müssen die Grenzwerte für die Energieeffizienz gleich (0,07 × TM) Wh/km sein,
	– bei Fahrzeugen mit einer Prüfmasse von über 3 000 kg: 210 Wh/km.
	Die Prüfmasse wird gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt.

Or. en

Begründung

Hocheffiziente Elektrofahrzeuge tragen dazu bei, die Betriebskosten für Verbraucher zu senken, den Gesamtenergiebedarf zu verringern und den Druck auf die Stromsysteme zu reduzieren. Zur Förderung der Entwicklung energieeffizienter Fahrzeuge sollte ein neuer Superkredit eingeführt werden.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. In Anhang I Teil A wird nach Nummer 2.4 die folgende Nummer 2.4a (neu) eingefügt:
	„2.4a. (neu) Fahrzeug, das ausschließlich mit förderfähigen Kraftstoffen betrieben wird (Vehicle running exclusively on eligible fuels – VEEF)
	2.4a.1. ‚Fahrzeug, das ausschließlich mit förderfähigen Kraftstoffen betrieben wird': Fahrzeug der Klasse M oder N mit einem Verbrennungsmotor oder einem Hybridmotor mit Verbrennungsmotor, der ausschließlich mit förderfähigen erneuerbaren Kraftstoffen im Sinne der Verordnung 2019/631 und ihrer Überarbeitungen betrieben wird.
	Für diese Unterklassen von Fahrzeugen sind die Buchstaben ‚EEF' dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M und N) bestimmt wird."

Or. en

Begründung

Eine entsprechende Änderung, mit der eine neue Fahrzeugklasse für Fahrzeuge eingeführt wird, die ausschließlich mit förderfähigen Kraftstoffen betrieben werden (VEEF), wurde im Entwurf eines Berichts des ENVI-Ausschusses über die Verordnung (EU) 2025/0420 über CO_2-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie im Entwurf einer Stellungnahme des TRAN-Ausschusses und des ITRE-Ausschusses eingereicht.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Anhang I – Teil A – Nummer 2.4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. In Anhang I Teil A wird nach Nummer 2.4 die folgende Nummer 2.4a eingefügt:
	„2.4a. Fahrzeug, das ausschließlich mit förderfähigen Kraftstoffen betrieben wird (Vehicle running exclusively on eligible fuels – VEEF)
	2.4a.1. ‚Fahrzeug, das ausschließlich mit förderfähigen Kraftstoffen betrieben wird': Fahrzeug der Klasse M oder N mit einem Verbrennungsmotor, einem Hybridmotor mit Verbrennungsmotor oder einem Hybridmotor, der ausschließlich mit förderfähigen erneuerbaren Kraftstoffen betrieben wird.
	Für diese Unterklassen von Fahrzeugen sind die Buchstaben ‚EEF' dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse (M und N) bestimmt wird."

Or. en

Begründung

Während M1ZF und N1ZF temporäre Unterklassen sind, die mit spezifischen Zielen der vorgeschlagenen Verordnung über CO_2-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge (Superkredite) verknüpft sind, ebnen MEEF und NEEF den Weg für eine feste Verankerung dieser Klasse in den Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung. Durch die Schaffung dieser Unterklasse wird sowohl der Automobilbranche als auch der petrochemischen Industrie eine gewisse Perspektive geboten.