Europa-Parlamentet
2024-2029

Udvalget om Miljø, Klima og Fødevaresikkerhed
Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse
Transport- og Turismeudvalget

2025/0422(COD)

26.6.2026

ÆNDRINGSFORSLAG
1 - 170

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

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

Ændringsforslag 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) ***Draghirapporten om den europæiske*** konkurrenceevne ***fra 2024***[37] ***viste, at antallet og kompleksiteten af regler risikerer at begrænse EU-virksomhedernes råderum og forhindre dem i at forblive konkurrencedygtige***. ***En detaljeret analyse af*** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[38], (EU) 2018/858[39], (EU) 2019/2144[40] og (EU) 2024/1257[41] ***pegede også på*** uforholdsmæssigt store administrative byrder og omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. ***På grundlag af disse resultater er det hensigtsmæssigt*** at forenkle visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret lovgivning, og mindske unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer.	(1) ***I sine politiske retningslinjer for Kommissionens mandatperiode 2024-2029 skitserede kommissionsformand Ursula von der Leyen en ny vision for Europas bæredygtige velstand og*** konkurrenceevne***, herunder en aftale om ren industri, der skal støtte og skabe de rette betingelser for, at virksomhederne kan nå vores fælles mål***. ***På grundlag af udvekslinger inden for rammerne af den strategiske dialog om bilindustriens fremtid og en undersøgelse, som Kommissionen sendte til over 130 interessenter, identificerede Kommissionen ni ændringer af*** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[38], (EU) 2018/858[39], (EU) 2019/2144[40] og (EU) 2024/1257[41]***, som kan mindske*** uforholdsmæssigt store administrative byrder og omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. ***Formålet med disse ændringer er*** at forenkle visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret lovgivning, og mindske unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer ***eller trafikanternes sikkerhed, herunder bløde trafikanter som fodgængere og cyklister***.
37 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=da.	37 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=da.
38 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om	38 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om

ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

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

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af

ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

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

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af

systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Ændringsforslag 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) Draghirapporten om den europæiske konkurrenceevne fra 2024[37] viste, at antallet og kompleksiteten af regler risikerer at begrænse EU-virksomhedernes råderum og forhindre dem i at forblive konkurrencedygtige. En detaljeret analyse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[38], (EU) 2018/858[39], (EU) 2019/2144[40] og (EU) 2024/1257[41] pegede også på ***uforholdsmæssigt store*** administrative ***byrder og*** omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. På grundlag af disse resultater er det hensigtsmæssigt at ***forenkle*** visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret lovgivning, ***og mindske***	(1) Draghirapporten om den europæiske konkurrenceevne fra 2024[37] viste, at antallet og kompleksiteten af regler risikerer at begrænse EU-virksomhedernes råderum og forhindre dem i at forblive konkurrencedygtige. En detaljeret analyse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[38], (EU) 2018/858[39], (EU) 2019/2144[40] og (EU) 2024/1257[41] pegede også på ***behovet for at revurdere de*** administrative ***processer med henblik på at reducere de*** omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. På grundlag af disse resultater er det hensigtsmæssigt at ***strømline*** visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret

unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer.

lovgivning, uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer ***og deres passagerer, herunder for bløde trafikanter, og sikre arbejdsvilkår for førere***.

---

37 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=da.

38 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

39 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

40 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009,

37 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=da.

38 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

39 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

40 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009,

(EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Ændringsforslag 3
Philippe Olivier

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) Draghirapporten om den europæiske konkurrenceevne fra 2024[37] viste, at antallet og kompleksiteten af regler risikerer at begrænse EU-virksomhedernes råderum og forhindre	(1) Draghirapporten om den europæiske konkurrenceevne fra 2024[37] viste, at antallet og kompleksiteten af regler risikerer at begrænse EU-virksomhedernes råderum og forhindre

dem i at forblive konkurrencedygtige. En detaljeret analyse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[38], (EU) 2018/858[39], (EU) 2019/2144[40] og (EU) 2024/1257[41] pegede også på uforholdsmæssigt store administrative byrder og omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. På grundlag af disse resultater er det hensigtsmæssigt at forenkle visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret lovgivning, og mindske unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer.

dem i at forblive konkurrencedygtige. En detaljeret analyse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[38], (EU) 2018/858[39], (EU) 2019/2144[40] og (EU) 2024/1257[41] pegede også på uforholdsmæssigt store administrative byrder og omkostninger i forbindelse med de krav, der er fastsat i nævnte forordninger. På grundlag af disse resultater ***og med henblik på at bevare europæiske bilfabrikanters konkurrenceevne*** er det hensigtsmæssigt at forenkle ***eller afskaffe*** visse forpligtelser for fabrikanter og kompetente myndigheder, der er fastsat i bilrelateret lovgivning, og mindske unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder uden at underminere beskyttelsen af miljøet eller køretøjernes sikkerhedspræstationer.

---

37 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_da

38 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

39 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

40 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27.

37 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_da

38 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

39 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

40 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27.

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

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

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

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Begrundelse

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Ændringsforslag 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1a) Selv om visse krav kan forenkles for at undgå unødvendige byrder og omkostninger for virksomheder og myndigheder, skal det erindres, at EU ved at vedtage solide og fremadrettede sikkerhedskrav sætter standarder, hvilket har en positiv indvirkning på bilindustrien og dens konkurrenceevne ved at styrke sine varemærkers omdømme med hensyn til sikkerhed og ved at påvirke den internationale standardiseringsdebat kraftigt, navnlig i UNECE. Dette bør også tages i betragtning, når yderligere forenklinger og undtagelser fra eksisterende krav drøftes.

Or. en

Ændringsforslag 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) I industrihandlingsplanen for EU's bilindustri[42] ***opfordredes*** der til at udforme en lovgivningsmæssig forenklingspakke for bilindustrien, ***der forbedrer*** sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav.	(2) I industrihandlingsplanen for EU's bilindustri[42] ***anerkendes det, at de eksisterende lovgivningsmæssige rammer skaber forudsigelighed og bidrager til at nå vores fælles offentlige politiske mål, samtidig med at*** der ***opfordres*** til at udforme en lovgivningsmæssig forenklingspakke for bilindustrien ***for at forbedre*** sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav.
[42] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri (COM(2025) 95 final).	[42] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri (COM(2025) 95 final).

Or. en

Ændringsforslag 6
Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) I industrihandlingsplanen for EU's bilindustri[42] opfordredes der til at udforme en lovgivningsmæssig forenklingspakke for bilindustrien, der forbedrer sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav.	(2) I industrihandlingsplanen for EU's bilindustri[42] opfordredes der til at udforme en lovgivningsmæssig forenklingspakke for bilindustrien, der forbedrer sammenhængen og overensstemmelsen mellem forskellige lovgivningsmæssige krav***, og reducere den administrative byrde***.
[42] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget:	[42] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget:

Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri (COM(2025) 95 final).	Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Ændringsforslag 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Forslag til forordning
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Den hurtige teknologiske udvikling af automatiserede kørselssystemer og behovet for at have en harmoniseret lovgivningsmæssig ramme kræver, at den nuværende typelovgivning ajourføres og strømlines. For at muliggøre investeringer i stor skala bør de tærskler for små serier, der begrænser produktionsmængden af køretøjer udstyret med automatiserede kørselssystemer, på visse betingelser hæves, og typegodkendelsesprocedurerne bør gøres mere fleksible og gradueres for at tage hensyn til den teknologiske udvikling. Fuldautomatiske køretøjer genererer kun de sikkerhedsrelevante operationelle data, der er nødvendige for fuld typegodkendelse, gennem udrulning under faktiske forhold. Der bør derfor inden for de eksisterende rammer for små serier skabes en specifik mellemliggende typegodkendelse, der anerkendes i hele Unionen, og som tillader prøvning og kommerciel forudgående ibrugtagning af automatiserede køretøjer, der er omfattet af et defineret operationelt designområde, obligatorisk overvågning under brug og en begrænset gyldighedsperiode. For at mindske adgangsbarrierne for softwarefokuserede innovatorer og fremme et konkurrencedygtigt europæisk økosystem for automatiseret kørselsteknologi bør den eksisterende etapevise typegodkendelsesprocedure

desuden tilpasses for at muliggøre uafhængig certificering af et basiskøretøj som ADS-klar (automatiseret kørselssystem[1a]), der bekræfter, at dets hardwareelementer opfylder definerede minimumskrav, således at en efterfølgende godkendelsesfase kan omfatte integrationen af det automatiserede kørselssystems software alene.

[1a] Definition baseret på artikel 2, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426.

Or. en

Ændringsforslag 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Forslag til forordning
Betragtning 2 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2b) Manglen på harmoniserede regler for prøvning og udbredelse af automatiserede kørselssystemer på offentlig vej har skabt fragmenterede lovgivningsmæssige rammer på tværs af medlemsstaterne, hvilket øger omkostningerne for operatørerne og forhindrer opskalering. Der bør derfor fastsættes harmoniserede minimumskrav på EU-plan for at sikre, at når et automatiseret eller fuldautomatisk køretøj er blevet godkendt til prøvning eller ibrugtagning af en medlemsstat, eller i tilfælde af grænseoverskridende prøvningsfaciliteter, der er afgørende for at generere operationelle data med henblik på fuld udbredelse og offentlig accept, anerkendes en sådan tilladelse på hele Unionens område. For at sikre sikkerhed og tilsyn bør en sådan gensidig

anerkendelse af prøvning og udbredelse støttes og koordineres af en harmoniseret mekanisme til indsamling og overførsel af operationelle data, der forvaltes af Kommissionen eller et udpeget EU-organ. Desuden kan målrettet og koordineret offentlig finansiering fungere som katalysator for private investeringer, mindske teknologirisikoen, opbygge investorernes tillid og skabe betingelserne for, at privat kapital kan anvendes i kommercielt meningsfuldt omfang. Koncentrationen af Unionens og medlemsstaternes offentlige finansiering på et begrænset antal storstilede og grænseoverskridende initiativer med stort potentiale, der integrerer selvkørende teknologier og systemer, herunder gennem instrumenter såsom Horisont Europa, Connecting Europe-faciliteten og andre fremtidige programmer under den flerårige finansielle ramme, er afgørende for at maksimere denne løftestangseffekt.

Or. en

Ændringsforslag 9
Philippe Olivier

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Selv om nærværende forordning vedtages med henblik på det indre markeds oprettelse og funktion, støtter forenklingen og strømliningen af tekniske krav, prøvningsprocedurer og typegodkendelsesregler for motorkøretøjer også Unionens bredere mål ***om at fremme kandidatlandenes gradvise integration på Unionens marked***. Ved at fremme lovgivningsmæssig konvergens, tilpasning til regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og sammenhængende	(4) Selv om nærværende forordning vedtages med henblik på det indre markeds oprettelse og funktion, støtter forenklingen og strømliningen af tekniske krav, prøvningsprocedurer og typegodkendelsesregler for motorkøretøjer også Unionens bredere mål. Ved at fremme lovgivningsmæssig konvergens, tilpasning til regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og sammenhængende gennemførelse af gældende EU-ret bidrager nærværende forordning til at

gennemførelse af gældende EU-ret bidrager nærværende forordning til at mindske tekniske handelshindringer, styrke integrationen af den europæiske bilindustris værdikæder og øge modstandsdygtigheden og konkurrenceevnen i den europæiske bilindustris økosystem uden at påvirke ***EU-rettens*** autonomi ***eller beslutningstagningen***.	mindske tekniske handelshindringer, styrke integrationen af den europæiske bilindustris værdikæder og øge modstandsdygtigheden og konkurrenceevnen i den europæiske bilindustris økosystem uden at påvirke ***medlemsstaternes*** autonomi ***og beslutningstagning***.

Or. fr

Begrundelse

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Ændringsforslag 10
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) Det er afgørende at fastholde den nuværende tidsplan for korrektionen af nytteværdifaktoren i november 2026 og november 2027 for at sikre, at CO_2-emissionsbestemmelser, køretøjsafgifter og forbrugeroplysninger nøjagtigt afspejler pluginhybridbilers ydeevne på vej. Selv efter disse korrektioner viser data fra den virkelige verden imidlertid, at pluginhybridbiler forbruger benzin og udleder 1,7-2 gange mere CO_2, end de officielle tal tyder på. Fra 2030 bør nytteværdifaktoren derfor ajourføres for

nye pluginhybridbiler i henhold til de seneste OBFCM-data (ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug). Fra og med dette år bør nytteværdifaktoren ajourføres årligt ved anvendelse af fabrikantspecifikke værdier baseret på hver fabrikants præstationer udledt af OBFCM-data.

Or. en

Ændringsforslag 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) For at forbedre førernes arbejdsvilkår og trafiksikkerheden og fremme fair konkurrence kræves det i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014[43], at der installeres en takograf i godskøretøjer med en vægt på over 3,5 ton. I henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 kan medlemsstaterne imidlertid fritage de køretøjer, der er nævnt i artikel 13, stk. 1 og 3, i forordning (EF) nr. 561/2006, fra dette krav.	(5) For at forbedre førernes arbejdsvilkår og ***styrke*** trafiksikkerheden og fremme fair konkurrence kræves det i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014[43], at der installeres en takograf i godskøretøjer med en vægt på over 3,5 ton ***som et vigtigt værktøj til håndhævelse af køre- og hviletider***. I henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 kan medlemsstaterne imidlertid fritage de køretøjer, der er nævnt i artikel 13, stk. 1 og 3, i forordning (EF) nr. 561/2006, fra dette krav, ***forudsat at sådanne fritagelser ikke er til skade for målene i denne forordnings artikel 1 om at harmonisere vilkårene for konkurrence mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransport, at forbedre arbejdsvilkårene og trafiksikkerheden og at fremme øget overvågnings- og håndhævelsespraksis i medlemsstaterne samt forbedret arbejdspraksis i vejtransportsektoren***.

[43] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

[43] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Ændringsforslag 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde. ***Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 kræver en betydelig indsats fra køretøjsoperatørernes og førernes side og bremser dermed stigningen i antallet af batteridrevne lette*** erhvervskøretøjer.	(6) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde. Erhvervskøretøjer ***på over 3,5 ton udgør dog fortsat en alvorlig sikkerhedsrisiko på grund af deres vægt og de potentielle konsekvenser ved et sammenstød med andre trafikanter***. ***Krav om anvendelse af takografer til disse køretøjer kan bidrage til at mindske disse risici, navnlig ved at forebygge træthedsrelaterede ulykker og fremme rimelige arbejdsvilkår. Selv om nogle elektriske varevogne i øjeblikket vejer over 3,5 ton, er der desuden et stort potentiale for at sænke vægten af elektriske varevogne takket være udviklingen i***

batteridesignet og anvendelsen af lette materialer. Det er derfor nødvendigt at tilskynde til en hurtigere overgang til lettere elektriske varevogne, som også vil give brugerne yderligere fordele i form af forbedret energieffektivitet og dermed lavere opladningsomkostninger, bredere samfundsmæssige fordele i form af mindre indvirkning på vejinfrastrukturen og trafiksikkerhedsmæssige fordele i form af færre kollisionseffekter.

Or. en

Ændringsforslag 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) ***På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde. Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 kræver en betydelig indsats fra køretøjsoperatørernes og førernes side og bremser dermed stigningen i antallet af batteridrevne*** lette erhvervskøretøjer.	(6) ***Tærsklen på 3,5 ton, over hvilken reglerne om takografer finder anvendelse, blev fastsat inden den udbredte indførelse af obligatorisk sikkerheds- og emissionsudstyr, der nu er monteret i*** lette erhvervskøretøjer. ***Sådant udstyr kan reducere nyttelasten og føre til, at moderne varevogne med forskellige drivlinjer overskrider denne grænseværdi, selv om de udfører de samme nationale transportopgaver som lettere køretøjer. Unionen har desuden anerkendt 4,25 ton som en passende grænse for denne køretøjsklasse i direktiv (EU) 2025/2205, som tillader indehavere af kategori B-kørekort at føre sådanne køretøjer. Det er derfor hensigtsmæssigt at tilpasse de relevante grænser i denne forordning, samtidig med at medlemsstaternes skønsbeføjelser med hensyn til national transport bevares.***

Or. en

Ændringsforslag 14
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) På grund af ***batteriets vægt kan batteridrevne elektriske*** lette erhvervskøretøjer overstige ***en vægt*** på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014***, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som*** lette erhvervskøretøjer ***med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde***. ***Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 kræver en betydelig indsats fra køretøjsoperatørernes og førernes side og bremser dermed stigningen i antallet af batteridrevne lette erhvervskøretøjer.***	(6) På grund af ***vægten af den nuværende obligatoriske sikkerhed i*** lette erhvervskøretøjer ***har de tendens til at*** overstige ***vægten*** på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014***. Uanset typen af kørsel bør ordningen for tunge lastbiler kun gælde for*** lette erhvervskøretøjer ***fra 4,25 ton og opefter***.

Or. en

Ændringsforslag 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) ***På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske*** lette erhvervskøretøjer ***overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014***, selv om de ***har*** samme ***nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers***	(6) ***Tærsklen på 3,5 ton, over hvilken reglerne om takografer finder anvendelse, ligger forud for det obligatoriske sikkerheds- og emissionsudstyr, der nu er monteret i alle*** lette erhvervskøretøjer***, hvilket i væsentlig grad reducerer nyttelasten og skubber moderne varevogne med alle drivlinjer over denne grænseværdi***, selv om de ***udfører de*** samme ***nationale opgaver som lettere***

anvendelsesområde. Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 kræver en betydelig indsats fra køretøjsoperatørernes og førernes side og bremser dermed stigningen i antallet af batteridrevne lette erhvervskøretøjer.	***køretøjer. Unionen har desuden allerede anerkendt 4,25 ton som en passende grænse for denne køretøjsklasse i direktiv (EU) 2025/2205, som tillader indehavere af kategori B-kørekort at føre sådanne køretøjer. Det er usammenhængende at opretholde en takografgrænseværdi på 3,5 ton, som Unionen reelt har opgivet andre steder, og denne forordning bør tilpasse disse grænser.***

Or. en

Ændringsforslag 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde. Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 ***kræver en betydelig indsats fra køretøjsoperatørernes og førernes side og bremser dermed*** stigningen i antallet af batteridrevne lette erhvervskøretøjer.	(6) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og er derfor omfattet af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af disse forordningers anvendelsesområde. Overholdelse af kravene i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 ***kan medføre yderligere krav og kan bidrage til at bremse*** stigningen i antallet af batteridrevne lette erhvervskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) ***For at reducere unødvendige***	(7) Lette erhvervskøretøjer ***i intervallet***

omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer ***med en vægt på under 4,25 ton fjernes***.	***3,5-4,25 ton anvendes hovedsagelig af små og mellemstore virksomheder og håndværkere, der transporterer værktøj og materialer i national transport. Forpligtelser vedrørende takografer medfører tilbagevendende administrations- og udstyrsomkostninger, som er uforholdsmæssige i forbindelse med sådanne operationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at undtage alle køretøjer, der anvendes til godstransport i denne vægtklasse, hvor transporten ikke udføres for fremmed regning, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for den person, der fører køretøjet, uanset typen af fremdrift, således at undtagelsen følger køretøjets funktion og masse snarere end dets drivlinje og ikke vilkårligt stiller konventionelle køretøjer eller hybridkøretøjer, der udfører identiske opgaver, ringere.***

Or. en

Ændringsforslag 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til ***batteridrevne elektriske*** lette erhvervskøretøjer med en ***vægt på under*** 4,25 ton ***fjernes***.	(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør ***medlemsstaterne kunne fjerne*** kravet om installation af takografer til lette erhvervskøretøjer med en ***største tilladt totalvægt på over 3,5 ton, men ikke over*** 4,25 ton***, uanset deres fremdriftstype, når sådanne køretøjer udelukkende anvendes til national transport***.

Or. en

Begrundelse

En sådan fritagelse bør mindske uforholdsmæssigt store administrative byrder for små og mellemstore virksomheder og håndværkere, samtidig med at de eksisterende nationale færdselsregler, håndhævelsesbeføjelser og arbejdstidsregler ikke berøres.

Ændringsforslag 21
Philippe Olivier

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes.	(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes ***på nationalt plan, men efterleves, når køretøjer af denne type anvendes i forbindelse med international varetransport***.

Or. fr

Begrundelse

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Ændringsforslag 22
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til ***batteridrevne*** elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes.	(7) For at reducere unødvendige omkostninger for køretøjsfabrikanter og -operatører, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder, bør kravet om installation af takografer til ***alle*** elektriske lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 4,25 ton fjernes.

Or. en

Ændringsforslag 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(7a) Intelligente takografer kan bidrage til operationel effektivitet for operatører, ikke kun som et centralt instrument til håndhævelse af EU's køre- og hviletidsregler, men også til at tilvejebringe en sikker og pålidelig datakilde for at muliggøre en mere effektiv logistik- og flådeforvaltningspraksis, herunder forbedret planlægning, overvågning og ressourcetildeling.

Or. en

Ændringsforslag 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 7 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(7b) Der henvises til, at takografers rolle som et centralt instrument til håndhævelse af EU's køre- og hviletidsregler og dermed til støtte for ensartet håndhævelse, fair konkurrence og beskyttelse af vejtransportarbejdere i hele Unionen, afhænger af interoperabilitet mellem takografer og det udstyr og de systemer, der anvendes af de håndhævende myndigheder.

Or. en

Ændringsforslag 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på elektriske lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på elektriske lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på ***elektriske*** lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.	(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport. ***Denne undtagelse vedrører kun registreringsforpligtelsen og fjerner en dobbelt administrativ byrde for operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder og håndværkere. Det berører ikke arbejdstidsbegrænsningerne i direktiv 2002/15/EF eller de krav til takografer, der gælder for international transport og cabotagekørsel med køretøjer på over 2,5 ton i henhold til forordning (EU) 2020/1054. Undtagelsen berører heller ikke de nationale færdselsregler og håndhævelsesbeføjelser.***

Or. en

Ændringsforslag 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på ***elektriske lette erhvervskøretøjer***, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.	(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på ***køretøjer***, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport. ***Denne undtagelse vedrører kun registreringspligten og svækker på ingen måde beskyttelsen af førerne. Arbejdstidsfristerne i direktiv 2002/15/EF finder fortsat fuld anvendelse på alle berørte førere, og international transport og cabotagekørsel med køretøjer på over 2,5 ton er fortsat omfattet af kravene for takografer i forordning (EU) 2020/1054. Undtagelsen fjerner således en dobbelt administrativ byrde uden at reducere eksisterende sociale sikkerhedsforanstaltninger eller trafiksikkerhedsforanstaltninger.***

Or. en

Ændringsforslag 29
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på ***elektriske lette erhvervskøretøjer***, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.	(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen kun finde anvendelse på ***køretøjer***, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport. ***Denne undtagelse vedrører kun registreringspligten og svækker på ingen måde beskyttelsen af førerne. Arbejdstidsfristerne i direktiv 2002/15/EF finder fortsat fuld anvendelse på alle berørte førere, og international transport og cabotagekørsel med køretøjer på over***

2,5 ton er fortsat omfattet af kravene for takografer i forordning (EU) 2020/1054. Undtagelsen fjerner således en dobbelt administrativ byrde uden at reducere eksisterende sociale sikkerhedsforanstaltninger eller trafiksikkerhedsforanstaltninger.

Or. en

Ændringsforslag 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) ***Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse***, bør fritagelsen ***kun*** finde anvendelse på ***elektriske*** lette ***erhvervskøretøjer***, ***der udelukkende*** anvendes til indenlandsk transport.	(8) ***For at sikre et velfungerende indre marked og lette den grænseoverskridende kørsel med N2-nulemissionskøretøjer med en tilladt totalmasse på over 3,5 ton, men ikke over 4,25 ton***, bør ***anvendelsen af*** fritagelsen finde anvendelse på lette ***N2-nulemissionserhvervskøretøjer på mellem 3,5 og 4,25 ton***, ***uanset om de*** anvendes til indenlandsk ***eller grænseoverskridende*** transport.

Or. en

Begrundelse

Den nuværende EU-lovgivning straffer elektriske lette erhvervskøretøjer (3,5-4,25 ton), fordi de på grund af deres batterivægt pålægges krav om takografer og hastighedsbegrænsende anordninger, som tilsvarende varevogne, der anvender fossile brændstoffer, udslipper. Denne forskel hindrer indførelsen af nulemission blandt SMV'er, skader fabrikanternes konkurrenceevne og underminerer EU's klimamål. For at afhjælpe dette og fremme renere transport foreslås det i teksten at undtage disse N2-nulemissionskøretøjer fra disse udstyrsmandater og fjerne strenge regionale transportrestriktioner.

Ændringsforslag 31
Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen ***kun*** finde anvendelse på elektriske lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk transport.	(8) Da det er op til medlemsstaterne at beslutte, om de vil anvende denne undtagelse, bør fritagelsen finde anvendelse på elektriske lette erhvervskøretøjer, der udelukkende anvendes til indenlandsk ***og udenlandsk*** transport.

Or. ro

Ændringsforslag 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) For at mindske den byrde, som installation og anvendelse af en takograf pålægger ikkeprofessionelle førere af store campingbiler til ikkeerhvervsmæssige formål, og den indvirkning, som dette kan have på efterspørgslen efter sådanne køretøjer, bør de nationale myndigheder kunne fritage køretøjer, der anvendes til sådanne formål, fra køre- og hviletidsreglerne og fra at anvende takografer, forudsat at målene i nævnte forordnings artikel 1 ikke bringes i fare.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) For at mindske den byrde, som installation og anvendelse af en takograf pålægger ikkeprofessionelle førere af store campingbiler til ikkeerhvervsmæssige formål, og den indvirkning, som dette kan have på efterspørgslen efter sådanne køretøjer, bør de nationale myndigheder kunne fritage køretøjer, der anvendes til sådanne formål, fra køre- og hviletidsreglerne og fra at anvende takografer, forudsat at målene i nævnte forordnings artikel 1 ikke bringes i fare.	(9) For at mindske den byrde, som ***køre- og hviletidsreglerne samt*** installation og anvendelse af en takograf pålægger ikkeprofessionelle førere af store campingbiler til ikkeerhvervsmæssige formål, og den indvirkning, som dette kan have på efterspørgslen efter sådanne køretøjer, bør de nationale myndigheder kunne fritage køretøjer, der anvendes til sådanne formål, fra køre- og hviletidsreglerne og fra at anvende takografer, forudsat at målene i nævnte forordnings artikel 1 ikke bringes i fare.

Or. en

Ændringsforslag 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) For at mindske ***den byrde, som*** installation og anvendelse af en takograf ***pålægger*** ikkeprofessionelle førere af store campingbiler til ikkeerhvervsmæssige formål, og den indvirkning, som dette kan have på efterspørgslen efter sådanne køretøjer, bør de nationale myndigheder kunne fritage køretøjer, der anvendes til sådanne formål, fra køre- og hviletidsreglerne og fra at anvende takografer, forudsat at målene i nævnte forordnings artikel 1 ikke bringes i fare.	(9) For at ***give retssikkerhed om*** installation og anvendelse af en takograf ***for*** ikkeprofessionelle førere af store campingbiler til ikkeerhvervsmæssige formål, og den indvirkning, som dette kan have på efterspørgslen efter sådanne køretøjer, bør de nationale myndigheder kunne fritage køretøjer, der anvendes til sådanne formål, fra køre- og hviletidsreglerne og fra at anvende takografer, forudsat at målene i nævnte forordnings artikel 1 ikke bringes i fare.

Or. en

Ændringsforslag 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 kan typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår støjniveau og akustiske køretøjsvarslingssystemer meddeles i henhold til enten Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014[44] eller FN-regulativerne, herunder FN/ECE-regulativ nr. 138[45], 51[46] og 59[47]. Dette parallelle system risikerer at fragmentere markedet. Desuden er forordning (EU) nr. 540/2014 blevet forældet på grund af manglende ajourføringer i forhold til de tre ovennævnte FN/ECE-regulativer. For at sikre en sammenhængende ramme og fuld overensstemmelse med FN's regulativer bør forordning (EU) nr. 540/2014 ophæves, og bilag II til forordning (EU) 2018/858 bør ændres, så kun de relevante FN-regulativer kan anvendes.	(10) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 kan typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår støjniveau og akustiske køretøjsvarslingssystemer meddeles i henhold til enten Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014[44] eller FN-regulativerne, herunder FN/ECE-regulativ nr. 138[45], 51[46] og 59[47]. Dette parallelle system risikerer at fragmentere markedet. Desuden er forordning (EU) nr. 540/2014 blevet forældet på grund af manglende ajourføringer i forhold til de tre ovennævnte FN/ECE-regulativer. For at sikre en sammenhængende ramme og fuld overensstemmelse med FN's regulativer bør forordning (EU) nr. 540/2014 ophæves, og bilag II til forordning (EU) 2018/858 bør ændres, så kun de relevante FN-regulativer kan anvendes. ***Denne tilpasning bør ikke føre til en reduktion af niveauet for beskyttelse mod trafikstøj eller hindre Unionen i at vedtage strengere krav, hvis det er nødvendigt for at beskytte folkesundheden, bløde trafikanter og bymiljøer.***

[44] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF (EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[45] Regulativ nr. 138 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for

[44] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF (EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[45] Regulativ nr. 138 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for

Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport for så vidt angår deres begrænsede hørbarhed [2017/71] (EUT L 9 af 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).	Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af støjsvage køretøjer til vejtransport for så vidt angår deres begrænsede hørbarhed [2017/71] (EUT L 9 af 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).
[46] Regulativ nr. 51 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af motordrevne køretøjer med mindst fire hjul med hensyn til støjemissioner [2018/798] (EUT L 138 af 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).	[46] Regulativ nr. 51 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af motordrevne køretøjer med mindst fire hjul med hensyn til støjemissioner [2018/798] (EUT L 138 af 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).
[47] Regulativ nr. 59 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede bestemmelser vedrørende godkendelse af udskiftningslyddæmpningssystemer [2025/844] (EUT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	[47] Regulativ nr. 59 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede bestemmelser vedrørende godkendelse af udskiftningslyddæmpningssystemer [2025/844] (EUT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Ændringsforslag 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Tilgængeligheden og den økonomiske overkommelighed af opladningsinfrastruktur i alle medlemsstater er afgørende for europæiske borgeres og virksomheders udbredelse af elektriske køretøjer, da de i væsentlig grad påvirker forbrugernes købsbeslutninger. Investeringer i omfattende og interoperabel opladningsinfrastruktur er derfor afgørende for at muliggøre en bredere udbredelse af nulemissionsmobilitet samt for at øge den elektriske anvendelse af

pluginhybridbiler og dermed støtte deres tilsigtede bidrag til at reducere CO_2-emissionerne. Passende opladningsinfrastruktur i hele Unionen er nødvendig for at sikre brugervenlighed, lette grænseoverskridende mobilitet og støtte et velfungerende indre marked.

Or. en

Ændringsforslag 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med de gældende lovgivningsmæssige krav på fremstillingstidspunktet, bør ikke være underlagt efterfølgende begrænsninger med hensyn til deres registrering, salg eller ibrugtagning udelukkende på grund af ikrafttrædelsen af nye tekniske krav, som ikke berører anvendelsen af beskyttelsesforanstaltninger eller korrigerende foranstaltninger i tilfælde, hvor køretøjer udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller miljøet, og det bør heller ikke forhindre vedtagelsen af fremtidige foranstaltninger baseret på behørigt begrundet dokumentation.

Or. en

Begrundelse

For at fjerne markedsfragmenteringen og den administrative byrde, der følger af ikkeharmoniserede nationale procedurer for undtagelse af restkøretøjer, såsom forskellige mekanismer for kvoter eller skæringsdatoer, bør rammen for registrering forenkles. De nuværende procedurer skaber unødvendigt bureaukrati for både industrien og de nationale kompetente myndigheder. Hvis et køretøjs produktionsdato ligger forud for anvendelsen af et nyt lovkrav, bør dets typeattest derfor fortsat være gyldig, hvorved behovet for byrdefulde

procedurer for undtagelse af restkøretøjer fjernes.

Ændringsforslag 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.	(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende ***og er et nødvendigt første skridt for at tilskynde til udvikling og installation af tovejsladestandere. Samtidig rummer batterierne i elektriske køretøjer et stort potentiale for midlertidig oplagring og returnering til nettet af elektricitet fra vedvarende energikilder gennem tovejsopladning, når virksomheder og husholdninger ikke har brug for det***. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]) ***eller den reviderede ramme for måleinstrumenter (direktiv (EU) 2026/706[15a]). Med henblik på tovejsopladning kræves det i direktiv (EU) 2018/2001[15b] (RED III) og artikel 14 i forordning (EU) 2023/1542[15c] (batteriforordningen), at køretøjer registrerer data, som fabrikanterne skal***

stille til rådighed. For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer***, samtidig med at der sikres overensstemmelse med kravene i RED III-direktivet, batteriforordningen og dataforordningen***[15d]***.***

---

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2026/706af 11. marts 2026 om ændring af direktiv 2014/32/EU for så vidt angår målesystemer til forsyningsudstyr til elektriske køretøjer og til standere til komprimeret gas samt el-, gas- og varmeenergimålere (EUT L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82, ELI:

http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L 191 af 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15d] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 af 13. december 2023 om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data og om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv (EU) 2020/1828 (dataforordningen) (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Ændringsforslag 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Da ***teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og*** antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler	(11) Da antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved

(netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre ***interoperable vehicle-to-grid-tjenester*** vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.

Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre ***interoperabel intelligent opladning*** vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer. ***Denne beføjelse bør begrænses til den fysiske forbindelse og kommunikationsprotokollen for intelligent envejsopladning – hvilket stik, hvilket kabel og hvilket kommunikationsformat – og bør bygge på de standarder, som Unionen allerede har valgt i henhold til forordning (EU) 2023/1804, navnlig det kombinerede opladningssystem og, for tunge køretøjer, Megawatt-opladningssystemet. Enhver deltagelse i vehicle-to-grid- eller tovejsenergioverførselstjenester bør fortsat være frivillig og kræve køretøjsejerens udtrykkelige og genkaldelige samtykke. Beføjelsen bør ikke skabe indirekte forpligtelser for køretøjsejere til at dele data eller deltage i netbalanceringsordninger.***

---

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU)

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU)

2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Ændringsforslag 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet ***mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet*** bør Kommissionen ***ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte*** tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent	(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre ***sådan*** interoperabilitet bør Kommissionen ***vedtage en delegeret retsakt, hvori der fastsættes*** tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride

elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.

elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer. ***Den delegerede retsakt bør også præcisere en V2G-klar betegnelse, der skal indgå i køretøjernes typeattest, samt en tilsvarende metode til kontrol af overensstemmelse. Den delegerede retsakt bør vedtages inden for en frist, der er fastsat i forordning (EU) 2018/858, for at sikre en rettidig og sammenhængende EU-ramme.***

---

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Ændringsforslag 41
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles	(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles

uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer. ***Denne beføjelse bør begrænses til den fysiske forbindelse og kommunikationsprotokollen.***

[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Ændringsforslag 42
Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.	(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). ***Manglen på en harmoniseret tilgang kan føre til fragmentering af det indre marked og skabelse af ulige vilkår for brugerne.*** For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør Kommissionen ved forordning (EU) 2018/858 gives beføjelse til at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.
[48] Kommissionens forordning (EU)	[48] Kommissionens forordning (EU)

2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Ændringsforslag 43
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse	(11) Da teknologien i batteridrevne elektriske køretøjer udvikler sig hurtigt, og antallet af elektriske køretøjer på markedet stiger, bliver interoperabiliteten mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet stadig mere afgørende. En harmoniseret tilgang til interoperabilitet på EU-plan er afgørende for at undgå fragmentering med hensyn til visse tekniske krav, der udvikles uden for rammelovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af de reviderede netregler (netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/1388[48], og netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg, der er fastsat ved Kommissionens forordning (EU) 2016/631[49]). For at sikre batteridrevne elektriske køretøjers harmoniserede kapabiliteter og muliggøre interoperable vehicle-to-grid-tjenester vil køretøjer derfor skulle opfylde visse

tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør ***Kommissionen ved*** forordning (EU) 2018/858 ***gives beføjelse til*** at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.	tekniske krav. For at sikre interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur og elnet bør forordning (EU) 2018/858 ***indeholde et tidsbundet krav om,*** at ***Kommissionen skal*** fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer.
[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[48] Kommissionens forordning (EU) 2016/1388 af 17. august 2016 om fastsættelse af netregler om nettilslutning af forbrugs- og distributionssystemer (EUT L 223 af 18.8.2016, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[49] Kommissionens forordning (EU) 2016/631 af 14. april 2016 om fastsættelse af netregler om krav til nettilslutning for produktionsanlæg (EUT L 112 af 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Ændringsforslag 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11a) Den interoperabilitet, der muliggøres i henhold til denne forordning, forbinder køretøjer permanent og tovejs til opladningsinfrastrukturen og elnettet og gør dermed cybersikkerheden i forbundne køretøjer til en integreret del af sikkerheden i selve energisystemet. Køretøjer, der løbende kommunikerer

med eksterne servere og modtager softwareopdateringer trådløst, rejser i sikkerhedsmæssig henseende de samme spørgsmål, som allerede er behandlet for telekommunikations- og energiinfrastrukturudstyr gennem værktøjskassen til 5G-cybersikkerhed, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse højrisikoleverandører fra kritiske funktioner på grundlag af en koordineret risikovurdering snarere end ved kategorisk udelukkelse på grund af oprindelse. Kommissionen bør derfor vurdere behovet for en europæisk ramme for cybersikkerhed for opkoblede køretøjer, der bygger på den risikobaserede logik i denne værktøjskasse, og fremsætte et forslag, hvor det er relevant. Indtil en sådan ramme foreligger, bør medlemsstaterne bevare kompetencen til at træffe forholdsmæssige foranstaltninger, når kritiske anvendelsestilfælde såsom nærhed til forsvarsanlæg, kritisk national infrastruktur eller flåder i den offentlige forvaltning berettiger det.

Or. en

Ændringsforslag 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11a) Indførelsen af yderligere fleksibilitet med hensyn til overholdelse af præstationsnormerne for nye personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner [revisionen af forordning (EU) 2019/63] vil gøre det muligt fortsat at anvende forbrændingsmotorer. Denne fleksibilitet bør ikke svække Unionens klima-, luftkvalitets- og folkesundhedsmål. For at opretholde

sammenhængen mellem CO_2-standarderne og EU-typegodkendelsesreglerne bør Kommissionen vurdere, om forordning (EU) 2024/1257 (Euro 7-rammen) fortsat er effektiv med hensyn til at støtte omstillingen til nulemissionsmobilitet, herunder gennem solide krav til forurenende emissioner, batteriers holdbarhed og køretøjers ydeevne under faktiske forhold. Hvis der i denne vurdering konstateres risici for, at reguleringsmæssig fleksibilitet kan forsinke emissionsreduktioner, forlænge anvendelsen af mere forurenende køretøjer eller underminere Unionens mål om klimaneutralitet, bør Kommissionen overveje passende lovgivningsmæssige foranstaltninger til at styrke Euro 7-rammen.

Or. en

(Forordning (EU) 2019/63 og forordning (EU) 2024/1257).

Ændringsforslag 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport ***har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere*** økonomisk ***overkommelige***. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan ***bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige,*** f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport ***kræver lovgivningsmæssige rammer, der tilskynder til reelle emissionsreduktioner, samtidig med at teknologineutraliteten, forbrugernes valgmuligheder og*** økonomisk ***overkommelig mobilitet bevares***. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan ***støtte udbredelsen på markedet af yderst effektive nulemissionskøretøjer***, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere

(længere ***overgangsperiode*** for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ***ordninger*** (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). ***Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser***. ***Der bør*** derfor ***indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1***.

overgangsperioder for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser)***. Ved udformningen af sådanne foranstaltninger bør der tages større hensyn til objektive emissionsrelevante kriterier, herunder energiforbrug, køretøjets vægt og teknologisk effektivitet. Lille størrelse giver sig ikke i sig selv udslag i lavere indkøbs- eller driftsomkostninger. Små elektriske køretøjer anvendes hovedsagelig som bil nummer to, mens lavindkomsthusstande generelt er afhængige af markedet for brugte biler og ofte har begrænset adgang til opladningsinfrastruktur, og mange husstande, navnlig familier, er afhængige af køretøjer, der har tilstrækkelig passagerkapacitet, bagageplads og rækkevidde til at opfylde deres daglige mobilitetsbehov. Målet om økonomisk overkommelig og bæredygtig mobilitet bør derfor ikke begrænses til at fremme mindre køretøjer, men bør også støtte større familiekøretøjer, hvis de opnår en høj grad af energieffektivitet. Lovgivningsmæssig differentiering bør derfor baseres på objektive og målbare emissionsrelevante parametre, navnlig energieffektivitet. En sådan tilgang vil tilskynde til reelle CO_2-reduktioner, fremme teknologineutral innovation og styrke incitamenterne til løbende effektivitetsforbedringer på tværs af alle køretøjssegmenter. Derimod kan kriterier baseret på køretøjets længde tilskynde til mindre dimensionelle justeringer for at opnå lovgivningsmæssige fordele, samtidig med at der ikke gives nogen direkte belønning for forbedret teknologisk effektivitet og økonomisk overkommelighed.***

Or. en

Ændringsforslag 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre ***elektriske køretøjer*** mere økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der ***findes*** imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille ***elektrisk køretøj*** inden for ***rammelovgivningen*** om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under ***den*** eksisterende ***køretøjsklasse*** M1.	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter ***og tilstræber teknologineutralitet***, er det imidlertid nødvendigt at gøre ***nulemissionskøretøjer og lette erhvervskøretøjer*** mere økonomisk overkommelige ***og udvide viften af teknologier, der er tilgængelige på markedet, og som fremmer rent elektriske køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer samt forbrændingsmotorer eller hybridkøretøjer, der udelukkende kører på CO_2-neutralt brændstof***. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). ***Selv om begrebet nulemissionskøretøjer indføres i forordning (EU) 2019/631, findes*** der imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille ***nulemissionskøretøj*** inden for ***EU-rammelovgivningen*** om typegodkendelser ***af køretøjer***. Der bør derfor indføres en ***ny*** underklasse ***af nulemissionskøretøjer*** under ***de*** eksisterende ***køretøjsklasser*** M1 ***og N_1***.

Definitionen af "lille nulemissionskøretøj" som en underklasse i klasse M_1 og N_1 i denne forordning hænger sammen med definitionen af nulemissionskøretøjer eller bestemmelserne om superkreditter i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 eller lavemissionskrav i forbindelse med offentlige udbud og offentlige støtteordninger og, hvor det er relevant, konsekvensændringer af bestemmelserne om typegodkendelse. I tilfælde af lovgivningsmæssig udvikling på disse områder bør Kommissionen derfor tillægges beføjelser til at afspejle dem i typegodkendelsesreglerne ved hjælp af delegerede retsakter.

Or. en

Ændringsforslag 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (***længere overgangsperiode for nye krav,*** målrettede incitamenter i forbindelse med	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet***, hvilket også har bidraget til den bredere tendens til større og tungere køretøjer på vejene***. For at sikre at denne omstilling fortsætter, ***udvide dens virkning og sikre fair konkurrence på det indre marked,*** er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige ***for forbrugerne***. ***Foranstaltninger, der har til formål at fremme mindre og billigere elektriske køretøjer, bør fortsat være i overensstemmelse med Unionens sikkerhedsmål, bl.a. med hensyn til***

CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.

beskyttelse af personer og bløde trafikanter. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige ***og styrke forbrugertilliden***, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser)***. For at beskytte arbejdspladser, færdigheder og industriel merværdi i EU bør fabrikanterne tilskyndes til at investere i små elektriske køretøjer, herunder ved at prioritere "Made in EU"-indhold i offentlige udbud og dekarbonisering af virksomhedsflåder som fastsat i forordning (EU) XXXX/XXXX[15e] [forslag om fastlæggelse af en ramme for foranstaltninger til fremskyndelse af den industrielle kapacitet og dekarbonisering i strategiske sektorer] (forordningen om industriel fremskyndelse)***. Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1 ***for at præcisere de lovgivningsmæssige rammer, lette gennemførelsen af disse foranstaltninger og sikre sammenhængen i det indre marked***.

[15e] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) XXXX/XXXX af [...] om fastlæggelse af en ramme for foranstaltninger til fremskyndelse af den industrielle kapacitet og dekarbonisering i strategiske sektorer og om ændring af forordning (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 og (EU) 2024/3110 (EUT ...).

Or. en

Ændringsforslag 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af ***elektriske*** køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre ***elektriske køretøjer*** mere ***økonomisk overkommelige***. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små ***elektriske køretøjer*** mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der ***findes imidlertid*** i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille ***elektrisk*** køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser**.** Der ***bør derfor*** indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre ***økonomisk overkommelige lavemissionskøretøjer*** mere ***bredt tilgængelige***. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små ***lavemissionskøretøjer fremstillet i Unionen*** mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). ***Målet om økonomisk overkommelighed opfyldes bedst ved at definere underkategorien ud fra køretøjets emissionspræstation snarere end ud fra en enkelt fremdriftsteknologi. Støtteberettigelsen bør derfor omfatte alle køretøjer, der kan betegnes som nul- og lavemissionskøretøjer som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631, herunder køretøjer, der kører på vedvarende brændstoffer som omhandlet i artikel 2, nr. 22a), i direktiv (EU) 2018/2001, såsom biobrændstoffer som defineret i nævnte direktivs artikel 2, nr. 33), og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse som defineret i nævnte direktivs artikel 2, nr. 36), uanset deres fremdriftstype. Da*** der i

øjeblikket ikke ***findes*** nogen juridisk definition af et ***sådant*** lille køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser***, bør*** der indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1. ***For at sikre, at de fordele, der er forbundet med denne underkategori, støtter europæisk produktion, bør støtteberettigelsen være betinget af køretøjets oprindelse i Unionen. Kriterierne for bestemmelse af oprindelse i Unionen med henblik på denne underkategori bør fastsættes ved en lovgivningsmæssig retsakt vedtaget efter den almindelige lovgivningsprocedure i overensstemmelse med den metode, der skal fastlægges i henhold til forordning [forordningen om industriel fremskyndelse, 2026/0068(COD)].***

Or. en

Ændringsforslag 50
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre ***elektriske køretøjer mere*** økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer),	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre ***lavemissionskøretøjer*** økonomisk overkommelige ***og sikre teknologisk neutralitet***. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (længere overgangsperiode for nye krav, målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for

skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.

køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.

Or. en

Ændringsforslag 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (***længere overgangsperiode for nye krav,*** målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.

Or. en

Ændringsforslag 52
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (***længere overgangsperiode for nye krav,*** målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.	(12) Omstillingen til en mere bæredygtig vejtransport har hovedsagelig været drevet af stigningen i salget af elektriske køretøjer i premiumsegmentet. For at sikre at denne omstilling fortsætter, er det imidlertid nødvendigt at gøre elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige. Målrettede foranstaltninger, der er i overensstemmelse med statsstøttereglerne, hvor det er relevant, kan bidrage til at gøre små elektriske køretøjer mere økonomisk overkommelige, f.eks. gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger (målrettede incitamenter i forbindelse med CO_2-emissionsnormer for køretøjer), skattemæssige ordninger (såsom støtteordninger) og ikkeskattemæssige fordele (såsom reserverede parkeringspladser). Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et lille elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M1.

Or. en

Ændringsforslag 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Nytteværdifaktoren er den antagelse, der anvendes i EU-retten til at bestemme, hvor meget tid et pluginhybridkøretøj kører elektrisk. Den revision, der finder anvendelse fra 2027 i henhold til Kommissionens forordning (EU) 2023/443, vil i væsentlig grad reducere denne antagelse og dermed forværre de officielle CO_2-præstationer for pluginhybridbiler. Denne revision er imidlertid baseret på data fra de eksisterende flåde- og opladningsforhold, mens batterikapacitet, opladningstilgængelighed og brugeradfærd forventes at fortsætte med at udvikle sig. Anvendelse af denne reduktion uden ajourførte repræsentative data under faktiske forhold risikerer at udelukke pluginhybridbiler fra køretøjsklasser med nul- og lavemission, offentlige indkøbsordninger og nationale incitamentsrammer, selv om deres resultater under faktiske forhold ville berettige fortsat støtteberettigelse. Nytteværdifaktoren bør derfor fortsat være baseret på repræsentative og ajourførte data og bør ikke underminere en teknologineutral tilgang til økonomisk overkommelig lavemissionsmobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Selv om de totale udgifter ved ejerskab af et batteridrevet elektrisk

køretøj i hele dets levetid er lavere end for et køretøj med intern forbrændingsmotor, hovedsagelig på grund af lavere vedligeholdelses- og brændstofomkostninger, er den højere købspris for et nyt elektrisk køretøj ofte en betydelig hindring for forbrugerne. Nationale modeller for social leasing, navnlig dem, der er rettet mod lav- og mellemindkomsthusholdninger, har vist sig at være effektive med hensyn til at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer og dermed mindske afhængigheden af fossile brændstoffer og virkningen af prisudsving. Medlemsstaterne bør opfordres til at etablere en lovgivningsmæssig ramme for social leasing, navnlig for lav- og mellemindkomsthusholdninger, sårbare transportbrugere og -arbejdstagere. Med henblik herpå opfordres medlemsstaterne til at gøre brug af tilgængelige EU-midler, navnlig Den Sociale Klimafond, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/955[15f].

[15f] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/955 af 10. maj 2023 om oprettelse af en social klimafond og om ændring af forordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Ændringsforslag 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) I afventning af Kommissionens forslag om CO_2-neutralt brændstof, jf. betragtning 11 i forordning (EU) 2023/851, og i betragtning af de igangværende forhandlinger om revisionen heraf bør CO_2-neutralt brændstof i denne forordning anses for at være alle brændstoffer, der er defineret i direktiv (EU) 2018/2001 om vedvarende energi, forudsat at de opfylder bæredygtighedskriterierne i nævnte direktiv og tilknyttede delegerede retsakter, hvor den samme mængde CO_2 fra biomasse, omgivende luft eller genanvendte kulstofkilder bindes i brændstofproduktionen, som frigives under forbrænding i brugsfasen. Disse brændstoffer bør omfatte vedvarende og/eller syntetiske brændstoffer såsom biobrændstoffer, biogas, biomassebrændstof, vedvarende flydende eller gasformigt transportbrændstof, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO), eller genanvendt kulstofbrændsel (RCF) samt biobrændstoffer, der er fremstillet af de råprodukter, der er opført i bilag IX til forordning (EU) 2018/2021.

Or. en

Ændringsforslag 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Hybride elkøretøjer med ekstern opladning kan kun bidrage effektivt til Unionens klimamål, hvis deres lovgivningsmæssige CO_2-emissionsværdier afspejler deres faktiske præstationer. Den nytteværdifaktor, der

anvendes til at bestemme de vægtede CO_2-emissioner for sådanne køretøjer i henhold til rammen for typegodkendelse, bør derfor regelmæssigt vurderes af Kommissionen i forhold til faktiske data, herunder data om faktiske andele af elektrisk kørsel, brændstofforbrug, elforbrug og opladningsadfærd. Hvis typegodkendelsesværdierne ikke anses for at være repræsentative for præstationerne ved faktisk kørsel, bør Kommissionen justere den relevante metode og, hvor det er relevant, anvende korrektionsfaktorer for at sikre den miljømæssige integritet og effektivitet af nærværende forordning (EU) 2019/613.

Or. en

(Forordning (EU) 2019/613)

Begrundelse

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Ændringsforslag 57
Jens Gieseke

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Samtidig kan højeffektive elkøretøjer bidrage væsentligt til at reducere energiforbruget, sænke forbrugernes driftsomkostninger og mindske presset på elsystemerne. For at tilskynde til udvikling og markedsudbredelse af sådanne køretøjer

er det hensigtsmæssigt at oprette en særlig kategori for højeffektive elektriske køretøjer og give målrettede incitamenter, herunder gennem en superkreditmekanisme i henhold til præstationsnormerne for CO_2-emissioner. Der findes imidlertid i øjeblikket ikke nogen juridisk definition af et højeffektivt elektrisk køretøj inden for rammelovgivningen om typegodkendelser. Der bør derfor indføres en underklasse under den eksisterende køretøjsklasse M_1.

Or. en

Begrundelse

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

Ændringsforslag 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Den nytteværdifaktor, der anvendes til at bestemme de officielle CO_2-emissioner fra pluginhybridbiler, blev revideret ved Kommissionens forordning (EU) 2023/443 i to trin, hvoraf det andet fandt anvendelse fra den 1. januar 2027. Siden denne revision blev udformet, har pluginhybridfremdriftssystemer øget deres elektriske rækkevidde og andel af elektrisk kørsel under faktiske forhold markant. Anvendelsen af 2027-trinnet vil derfor angive de nyeste køretøjers ydeevne for lavt og modvirke fortsatte investeringer i en overgangsteknologi, der fortsat er vigtig for den økonomiske overkommelighed og for regioner med

begrænset opladningsinfrastruktur. De parametre for nytteværdifaktoren, der gælder i 2025 og 2026, bør derfor bibeholdes.

Or. en

Ændringsforslag 59
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Indførelsen af den nye underklasse for køretøjer i klasse M_1E bør tage hensyn til de særlige forhold på små markeder og markeder for højrestyrede køretøjer med henblik på at sikre overkommelige priser, markedsadgang og forholdsmæssige overholdelsesomkostninger.

Or. en

Begrundelse

For at sikre, at den foreslåede M_1E-klasse fortsat er kommercielt levedygtig for små og højrestyrede markeder.

Ændringsforslag 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye	***udgår***

krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til***, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med***	(13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til ***en række parametre for at sikre, at de giver maksimal sikkerhed for slutbrugerne og andre trafikanter, navnlig bløde***

tungere og dyrere køretøjer.	***trafikanter såsom fodgængere og cyklister, da disse køretøjer er særligt beregnet til at køre i byområder***. ***Derfor bør der som minimum sikres overholdelse af de gældende krav til personbiler i klasse M_1 i henhold til forordning (EU) 2019/2144 for denne nye underklasse af køretøjer.***

Or. en

Ændringsforslag 63
Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer.	(13) Når der træffes afgørelse om anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af små elektriske køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer. ***Dette er nødvendigt for at undgå at afskrække udviklingen og brugen af små elektriske køretøjer.***

Or. ro

Ændringsforslag 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Når der træffes afgørelse om	(13) Når der træffes afgørelse om

anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af ***små elektriske*** køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer.	anvendelsesdatoer for fremtidige krav til motorkøretøjer, der påvirker denne nye underkategori af køretøjer, bør der tages hensyn til, at sådanne nye krav kan have en forholdsmæssigt større indvirkning på udviklingsomkostningerne for disse køretøjer sammenlignet med tungere og dyrere køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) Forordning (EU) 2019/2144 blev vedtaget i 2019 og bør revideres i 2027 med henblik på at opgradere dens krav til den seneste teknologiske udvikling, der sikrer den størst mulige sikkerhed for trafikanter, navnlig bløde trafikanter. Nogle ajourføringer af disse krav er allerede i gang inden for rammerne af FN/ECE-arbejdet, som EU er en del af, med henblik på at tilpasse ydeevnekravene til køretøjer. Disse ajourføringer samt eventuelt nyt sikkerhedsudstyr som led i revisionen af forordning (EU) 2019/2144 bør finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1E for at beskytte trafiksikkerheden og bidrage til opfyldelsen af EU's mål på dette område. Desuden bør de nuværende krav i henhold til forordning (EU) 2019/2144 forblive uændrede.

Or. en

Ændringsforslag 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Som bebudet i industrihandlingsplanen for EU's bilindustri skal Kommissionen udarbejde en henstilling, hvori der opstilles mulige incitamentsordninger, der har vist sig effektive med hensyn til at fremme udbredelsen af nulemissionskøretøjer***, og som*** er i overensstemmelse med konkurrencereglerne. Henstillinger til medlemsstaterne om skattemæssige foranstaltninger (dvs. støtte til køb, skattefritagelser, vejafgiftsfritagelse) og ikkeskattemæssige foranstaltninger (dvs. størrelsesbaseret tildeling af parkeringsrettigheder, særlig opladningsinfrastruktur osv.) kan også baseres på den nye underkategori af små elektriske biler.	(14) Som bebudet i industrihandlingsplanen for EU's bilindustri skal Kommissionen udarbejde en henstilling, hvori der opstilles mulige incitamentsordninger, der har vist sig effektive med hensyn til at fremme udbredelsen af nulemissionskøretøjer***. Sådanne incitamenter bør være i overensstemmelse med Unionens strategiske mål, herunder styrkelse af den europæiske bilindustris konkurrenceevne, samtidig med at de*** er i overensstemmelse med konkurrencereglerne***, og forvridninger af det indre marked undgås***. Henstillinger til medlemsstaterne om skattemæssige foranstaltninger (dvs. støtte til køb, skattefritagelser, vejafgiftsfritagelse) og ikkeskattemæssige foranstaltninger (dvs. størrelsesbaseret tildeling af parkeringsrettigheder, særlig opladningsinfrastruktur osv.) kan også baseres på den nye underkategori af små elektriske biler. ***Sådanne foranstaltninger bør sikre, at offentlig støtte effektivt bidrager til at styrke Unionens industrielle økosystem.***

Or. en

Ændringsforslag 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) Medlemsstaterne afsætter betydelige ressourcer til incitamenter til køretøjer, men der findes ingen fælles definition af, hvordan de kan rette en sådan støtte mod køretøjer med europæisk

værdiskabelse. Forordning [forordningen om industriel fremskyndelse, 2026/0068(COD)] fastlægger for første gang en komponent- og leverandørbaseret metode til at fastslå, om et køretøj har oprindelse i Unionen, men begrænser denne metode til elektriske køretøjer og kanaliserer i vid udstrækning kalibreringen heraf gennem delegerede retsakter. Køretøjer udstyret med fremdriftssystemer med intern forbrænding eller hybride fremdriftssystemer, herunder køretøjer, der kører på vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, som defineret i artikel 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001 eller på biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 33), i nævnte direktiv, som fortsat tegner sig for en betydelig andel af de understøttede registreringer, forbliver uden for nogen tilsvarende ramme. For at give medlemsstaterne et brugbart instrument til at styrke det europæiske forsyningsgrundlag, hvis de vælger at gøre dette, samtidig med at medlovgivernes ansvar for afgrænsningen af sådanne foranstaltninger bevares, bør Kommissionen vurdere udvidelsen af denne metode på en drivlinjeneutral måde og fremsætte et forslag, der skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure, således at afgrænsningen af og tærsklerne for en sådan ramme afspejler et bevidst politisk valg og ikke en teknisk kalibrering.

Or. en

Ændringsforslag 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) Hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV'er) kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke brugstilfælde samt på andre globale markeder. OVC-HEV'er bidrager til at reducere CO_2-emissioner fra vejtransport ved at kombinere teknologien for forbrændingsmotorer med elektrisk køreevne, samtidig med at de giver forbrugerne en praktisk og fleksibel mulighed, der introducerer dem til elektrisk mobilitet. CO_2-emissionerne fra OVC-HEV'er som defineret i forordning (EU) 2024/1257 beregnes ved hjælp af en nyttefaktor, som i 2025 øgede kilometertalparametrene for typegodkendelsesafprøvninger, og som skal strammes yderligere i 2027. En sådan stramning ville føre til en betydelig stigning i CO_2-værdierne i typegodkendelsen og dermed reducere OVC-HEV'ers bidrag til fabrikanternes overholdelse af CO_2-reduktionsmålene. For at sikre reguleringsmæssig stabilitet og bevare OVC-HEV'ernes bidrag til emissionsreduktioner bør den nuværende nyttefaktor opretholdes ved at ændre forordning (EU) 2024/1257.

Or. en

Begrundelse

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Ændringsforslag 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, ***unødvendige*** omkostninger, hvilket bremser ***stigningen i*** antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer. ***Derfor*** bør ***nulemissionskøretøjer*** i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.	(16) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning ***som følge af forbindelsen mellem køretøjets højere vægt og større kollisionskraft***, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. ***Køretøjets masse er en relevant parameter af hensyn til trafiksikkerheden.*** Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, ***yderligere*** omkostninger, hvilket bremser ***udbredelsen af*** antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer. ***For at støtte omstillingen til nulemissionstransport og styrke de europæiske virksomheders, navnlig SMV'ers, konkurrenceevne*** bør ***rene elektriske køretøjer*** i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning***, forudsat at der træffes passende foranstaltninger for at sikre trafiksikkerheden***. ***Denne undtagelse kan regelmæssigt tages op til revision for at sikre, at den fortsat er forholdsmæssig, sikker og forenelig med målene for sikkerhed og det indre marked.***

Or. en

Ændringsforslag 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, unødvendige omkostninger, hvilket bremser stigningen i antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer. Derfor bør nulemissionskøretøjer i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.	(16) På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, unødvendige omkostninger, hvilket bremser stigningen i antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer. Derfor bør nulemissionskøretøjer i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning. ***Da denne undtagelse imidlertid ikke har været genstand for en særlig konsekvensanalyse, og batteriernes energitæthed forventes at blive forbedret med tiden, bør dens fortsatte begrundelse vurderes i forbindelse med evalueringen af forordning (EU) 2019/2144. Kommissionen bør derfor evaluere fritagelsens indvirkning på trafiksikkerheden og den teknologiske udvikling og, hvor det er relevant, overveje, om tærsklen for den maksimale teknisk tilladte totalmasse fortsat er nødvendig.***

Or. en

Ændringsforslag 71
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) På grund af ***batteriets vægt*** kan ***batteridrevne elektriske*** lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning***, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, unødvendige omkostninger, hvilket bremser stigningen i antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer***. Derfor bør ***nulemissionskøretøjer*** i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.	(16) På grund af ***vægten af de moderne sikkerhedssystemer og andre obligatoriske elementer i lette erhvervskøretøjer*** kan lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning. Derfor bør ***lette erhvervskøretøjer*** i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.

Or. en

Ændringsforslag 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) ***På grund af batteriets vægt kan batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjer overstige en vægt på 3,5 ton og dermed være omfattet af kravet om påmontering af en hastighedsbegrænsende anordning, selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lette erhvervskøretøjer med***	(16) ***Køretøjer*** i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton ***falder ind under denne kategori på grund af vægten af obligatorisk udstyr snarere end nogen højere risikoprofil og har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som lettere lette erhvervskøretøjer uden for anvendelsesområdet for forordning (EU)***

forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/2144. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber disse køretøjer, unødvendige omkostninger, hvilket bremser stigningen i antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer. Derfor bør nulemissionskøretøjer i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton ***fritages*** fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.

2019/2144. Det er derfor hensigtsmæssigt at undtage sådanne køretøjer fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning***, uanset deres fremdriftstype. En ensartet behandling af hele vægtklassen gør det også muligt for operatørerne at anvende moderne varevognes fulde nyttelast, hvilket reducerer antallet af ture, der er nødvendige for en given godsmængde, og dermed reducerer emissionerne pr. tonkilometer.***

Or. en

Ændringsforslag 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Det er vigtigt at give medlemsstaterne, de nationale myndigheder og de erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at forberede sig på anvendelsen af de nye regler, der indføres ved forordning (EU) 2024/1257, og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der vedtages i henhold dertil. I betragtning af de specifikke tekniske udfordringer, der er forbundet med udviklingen og udbredelsen af nulemissionsteknologier til tunge køretøjer og påhængskøretøjer, er en længere gennemløbstid hensigtsmæssig for disse køretøjsklasser. Det er derfor hensigtsmæssigt yderligere at udsætte anvendelsen af bestemmelserne i forordning (EU) 2024/1257 for nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 eller N_3 og påhængskøretøjer i klasse O_3 eller O_4 for at sikre, at den relevante industri har

tilstrækkelig tid til at gennemføre nye krav. Det påpeges, at anvendelsesdatoen for tunge køretøjer og påhængskøretøjer kan udskydes, eftersom overgangen til nulemissionskøretøjer vil være længere for tunge køretøjer. Datoerne for vedtagelse af de tilsvarende gennemførelsesretsakter bør ændres tilsvarende.

Or. en

Ændringsforslag 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Børn, der efterlades uden opsyn i køretøjer, kan blive udsat for alvorlige og hurtigt voksende risici, herunder hedeslag, hypotermi eller andre livstruende situationer. Flere medlemsstater har allerede truffet foranstaltninger til at imødegå denne risiko, herunder gennem nationale forpligtelser vedrørende påmindelser om børn eller anordninger til at forhindre, at børn bliver efterladt. Selv om sådanne foranstaltninger forfølger et legitimt og vigtigt sikkerhedsmål, kan divergerende nationale krav skabe fragmentering på det indre marked og forskellige beskyttelsesniveauer i hele Unionen. I lyset af tilgængeligheden af teknologier til påvisning af børns tilstedeværelse og deres gradvise integration i protokoller for vurdering af køretøjers sikkerhed er det hensigtsmæssigt at fastsætte et harmoniseret EU-krav om, at køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med systemer, der kan detektere eller på pålidelig vis udlede tilstedeværelsen af et barn, der efterlades uden opsyn i

køretøjet, og udsende rettidige advarsler.

Or. en

Ændringsforslag 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Systemer med planmonterede og indtrækkelige dørhåndtag, navnlig dem, der er afhængige af elektrisk aktivering, kan udgøre en risiko i tilfælde af strømmangel, kollision, frysning eller nødsituationer, herunder brand i køretøjet og nedsænkning i vand. Det er nødvendigt, at fabrikanter af klasse M_1 og N_1 sikrer, at sådanne håndtag kan anvendes i disse situationer, og muliggør hurtig indgriben fra beredskabstjenesternes side ved at fastsætte en fælles sikkerhedsstandard, der er let at håndhæve.

Or. en

Ændringsforslag 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Da nogle reagenser kan fryse ved kold temperatur, bør fabrikanterne forpligtes til at konstruere og fremstille reagensindsprøjtningssystemer, så de kan modstå langvarig brug, herunder drift under kolde forhold, hvor reagenset kan udsættes for gentagne nedfrysnings- og

optøningscyklusser. Dette omfatter foranstaltninger til at sikre opvarmning af reagenstanke og -rør.

Or. en

Ændringsforslag 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16b) Data fra ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-data) under faktiske forhold for hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV), der er registreret i EU i perioden 2021-2023, viser, at disse køretøjers faktiske CO_2-emissioner i gennemsnit var 3,5 gange højere i denne periode end typegodkendelsesværdierne. Dette er betydeligt højere end for konventionelle køretøjer og kan forklares ved misforholdet mellem den nytteværdifaktor, der anvendes i forbindelse med typegodkendelse, og de faktiske opladnings- og kørselsmønstre for køretøjer, hvilket fører til flere emissioner og højere brændstofregninger for forbrugerne. Analysen af disse data bekræfter også, at forskellen i de faktiske emissioner for disse køretøjer er stigende. For at styrke forbrugerbeskyttelsen og sikre, at disse køretøjer ikke behandles uretfærdigt i forhold til andre teknologier, er det nødvendigt årligt at ajourføre den nyttefaktor, der anvendes til at anslå CO_2-emissioner fra OVC-HEV'er under typegodkendelsen, på grundlag af OBFCM-data.

Or. en

Ændringsforslag 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16b) Rækkeviddeforlængende teknologier giver yderligere muligheder for dekarbonisering af tunge køretøjer, men behandles i øjeblikket ikke i tilstrækkelig grad i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til Euro 6-lovgivningen. Navnlig giver de eksisterende rammer ikke mulighed for typegodkendelse af lette motorer til brug som rækkeviddeforlængere i tunge køretøjer. For at mindske den reguleringsmæssige byrde og omkostningerne for fabrikanterne er det hensigtsmæssigt at vedtage gennemførelsesretsakter, der gør det muligt at anvende og typegodkende sådanne motorer til anvendelse i tunge køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN***	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Selv om forordningerne om*** prøvning ved faktisk kørsel (RDE) ***definerer tilladte temperaturvinduer til prøvningsformål på tværs af et interval***

ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)***", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (***fra -7 °C til 38 °C***). For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i*** bilag V til forordning (EU) 2024/1257***, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.

fra -7 °C til 38 °C***, udgør disse vinduer ikke obligatoriske prøvningsforhold, og der er derfor ikke noget krav om at udføre en RDE-prøvning ved -7 °C, og overholdelsen ved denne temperatur er derfor fortsat teoretisk snarere end påvist. Ved laboratorieprøvningen ved lav temperatur udsættes køretøjerne derimod for standardiserede, kontrollerede forhold ved -7 °C ved hjælp af kørecyklussen for kørsel i byområder, hvilket gør det muligt at foretage repeterbare og sammenlignelige målinger af koldstartsemissioner. Koldstartsemissioner udgør en kritisk fase, hvor emissionerne af kulilte (CO) og kulbrinter (HC), navnlig fra benzinkøretøjer, er betydeligt forhøjede på grund af ineffektiv efterbehandlingssystemdrift forud for opvarmning og tegner sig for en stor del af de samlede emissioner i byområder. Da disse emissioner ikke konsekvent kan opfanges gennem RDE-prøvningen, som er underlagt faktiske variationer i kørselsadfærd og trafikforhold, supplerer de to prøvninger hinanden og tjener forskellige formål, og deres sameksistens udgør ikke overlapning. Mens forpligtelsen til lavtemperaturprøvning blev overført fra forordning (EF) nr. 715/2007[16a] til forordning (EU) 2024/1257, blev de tilsvarende emissionsgrænseværdier for CO og HC desuden utilsigtet udeladt fra sidstnævnte. Forpligtelsen til laboratorieprøvning ved lav temperatur i*** bilag V til forordning (EU) 2024/1257 ***bør derfor opretholdes, og der bør genindføres emissionsgrænseværdier for CO og HC, der ikke er mindre strenge end dem, der gælder i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, for at afspejle medlovgivernes oprindelige hensigt og opretholde et højt beskyttelsesniveau for miljøet og folkesundheden***.

[16a] ***Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).***

Or. en

Ændringsforslag 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C).*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet ***udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør ***der derfor erklæres overensstemmelse med*** dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet***, hvor det er relevant***.

Or. en

Begrundelse

Euro 7 bevarer i vid udstrækning Euro 6-rammen, herunder emissionsgrænser og WLTP/RDE-prøvning. Selv om type 6-prøvningen ved lav temperatur (-7 °C) fortsat er opført på listen, blev dens procedure og grænser imidlertid udeladt, hvilket skabte en prøvningsforpligtelse uden definerede standarder. Med ændringen fjernes den obligatoriske type 6-prøvning med henblik på typegodkendelse, samtidig med at Euro 6-grænserne for lav temperatur bibeholdes, og overensstemmelse påvises gennem en fabrikanterklæring om overensstemmelse.

Ændringsforslag 81
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C).*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet ***udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør ***der derfor erklæres overensstemmelse med*** dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet***, hvor det er relevant***.

Or. en

Ændringsforslag 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C).*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet ***udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør ***der derfor erklæres overensstemmelse med*** dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet***, hvor det er relevant***.

Or. en

Begrundelse

For at opretholde et højt miljøbeskyttelsesniveau og samtidig undgå overflødig fysisk prøvning bør den retlige forpligtelse til at overholde emissionsgrænserne ved lave temperaturer opretholdes ved at genindføre Euro 6-emissionsgrænserne ved lave temperaturer.

Ændringsforslag 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C).*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet ***udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør ***der derfor erklæres overensstemmelse med*** dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet***, hvor det er relevant***.

Or. en

Begrundelse

Forordning (EU) 2024/1257 (Euro 7) havde til formål at bevare Euro 6-rammen for lette emissioner. Selv om type 6-prøvningen ved lav temperatur stadig formelt er "krævet", blev den tilknyttede procedure og grænseværdierne imidlertid ikke gennemført, hvilket skaber retsusikkerhed. Omnibuspakken om bilindustrien fjerner obligatorisk type 6-godkendelsesprøvning. Dette ændringsforslag sikrer, at overholdelse af Euro 6-grænseværdierne for lave temperaturer fortsat kan håndhæves gennem fabrikanterklæring og markedsovervågning.

Ændringsforslag 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C).*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet ***udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør ***der derfor erklæres overensstemmelse med*** dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet***, hvor det er relevant***.

Or. en

Begrundelse

Forordning (EU) 2024/1257 (Euro 7) havde i vid udstrækning til formål at bevare Euro 6-rammen. Selv om prøvningen ved lav temperatur fortsat er opført som krævet, blev den tilsvarende procedure og emissionsgrænserne imidlertid ikke gennemført, hvilket skaber et juridisk tomrum. Omnibusforslaget om bilindustrien fjerner den obligatoriske prøvning, hvilket kan svække emissionskontrollen ved lave temperaturer i forhold til Euro 6. Ændringsforslaget lukker dette hul ved at bevare overholdelsen af Euro 6-grænserne for lave temperaturer gennem fabrikanterklæringer og markedsovervågning.

Ændringsforslag 85
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning	(17) I henhold til bilag V til forordning

(EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C).*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet ***udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	(EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør ***der derfor erklæres overensstemmelse med*** dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet***, hvor det er relevant***.

Or. en

Begrundelse

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Ændringsforslag 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). ***Erfaringerne i visse regioner i Unionen har imidlertid vist, at ekstreme klimaforhold kan påvirke emissionsbegrænsningssystemernes funktion under faktisk drift.*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet udgå, ***samtidig med at det sikres, at emissionsbegrænsningssystemerne forbliver effektive og pålidelige under alle relevante driftsbetingelser i hele Unionen, uden at det går ud over miljøet,*** da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen.

Or. en

Ændringsforslag 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen.	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. Da temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", er emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). ***Erfaringerne i visse regioner i Unionen har imidlertid vist, at ekstreme klimaforhold kan påvirke emissionsbegrænsningssystemernes funktion under faktisk drift.*** For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner ved lav temperatur i laboratoriet udgå, ***samtidig med at det sikres, at emissionsbegrænsningssystemerne forbliver effektive og pålidelige under alle relevante driftsbetingelser i hele Unionen, uden at det går ud over miljøet,*** da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen.

Or. en

Ændringsforslag 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning	(17) I henhold til bilag V til forordning

(EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da*** temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", ***er*** emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). ***For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner*** ved lav temperatur ***i laboratoriet udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.

(EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1 udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Bilag I til forordning (EU) 2024/1257 indeholdt imidlertid ikke specifikke emissionsgrænser for denne prøvning. Selv om*** temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", ***kan*** emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) ***i teorien anses for at være*** påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). ***Men i praksis observeres forhold*** ved lav temperatur ***ofte ikke i Unionen og vil derfor ikke blive testet gennem RDE-prøvningen. Dette risikerer at underminere forbruger-, miljø- og sundhedsgarantier, hvilket også blev påpeget af flere interessenter i den målrettede høring af interessenter***. ***Det er derfor nødvendigt at holde laboratorieprøvninger af motorer ved lave temperaturer og tilføje særlige emissionsgrænser for at respektere medlovgivernes vilje.***

Or. en

Ændringsforslag 89
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Da*** temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning	(17) I henhold til bilag V til forordning (EU) 2024/1257 skal fabrikanter af køretøjer i klasse M_1 og N_1udføre laboratorieprøvninger af motorer ved lav temperatur. ***Det var imidlertid ikke tilrådeligt at udelade specifikke emissionsgrænser for denne prøvning i bilag I til forordning (EU) 2024/1257.***

ved faktisk kørsel (RDE)", ***er*** emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). ***For at reducere fabrikanternes omkostninger i forbindelse med de specifikke krav, der er fastsat i bilag V til forordning (EU) 2024/1257, bør dette krav om prøvning af emissioner*** ved lav temperatur ***i laboratoriet udgå, da det ikke vil bringe de pågældende miljøstandarder i fare, eftersom de opretholdes ved RDE-prøvningen***.	***Selv om*** temperaturbetingelserne for laboratorieprøvning ved lav temperatur for emissioner er dækket af prøvningen "forurenende luftarter og PN ved prøvning ved faktisk kørsel (RDE)", ***kan*** emissionsoverensstemmelse ved lave temperaturforhold (ved -7 °C) ***i teorien være*** påvist ved påvisning af overensstemmelse med RDE-kravene (fra -7 °C til 38 °C). ***I praksis observeres forhold*** ved lav temperatur ***imidlertid ikke ofte og prøves derfor ikke under RDE, hvilket bringer sundheds-, forbruger- og miljøbeskyttelsesforanstaltninger i fare, som bemærket i den målrettede høring af interessenter***. ***For at respektere medlovgivernes hensigt er det derfor nødvendigt at opretholde laboratorieprøvninger af motorer ved lave temperaturer og tilføje en tilsvarende tabel over emissionsgrænseværdier.***
	Or. en

Ændringsforslag 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Forslag til forordning
Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17a) Af hensyn til retssikkerheden og emissionsbegrænsningssystemernes effektive funktion samt overvågningen af deres ydeevne ved hjælp af OBM-systemer er det nødvendigt at præcisere den lovgivningsmæssige ramme for systemer, der er afhængige af reagenser, såsom selektiv katalytisk reduktion (SCR), navnlig under ekstreme klimaforhold. Hvis sådanne forhold kan forringe sådanne systemers funktion, bør forholdsmæssige og teknologineutrale løsninger, herunder systemtilpasninger eller anvendelse af alternative reagenser,

tillades, forudsat at der sikres en tilsvarende emissionspræstation. Dette er afgørende for at forhindre stigninger i de faktiske emissioner af forurenende stoffer, navnlig nitrogenoxider (NOx), og for at sikre overholdelse af emissionsgrænserne i alle Unionens regioner. En sådan præcisering bør også bidrage til at mindske den administrative byrde og undgå unødvendige omkostninger til fornyet certificering, samtidig med at det sikres, at emissionsbegrænsningssystemerne fortsat fungerer i hele køretøjets levetid, herunder for køretøjer, der allerede er i brug, hvor forholdsmæssige tilpasninger kan være nødvendige. Da lignende teknologier og reguleringsmæssige krav finder anvendelse på mobile ikkevejgående maskiner, bør der sikres sammenhæng med forordning (EU) 2016/1628 for at muliggøre effektive emissionsreduktioner i hele Unionen.

Or. en

Begrundelse

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Ændringsforslag 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Forslag til forordning
Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17a) Af hensyn til retssikkerheden og emissionsbegrænsningssystemernes effektive funktion samt overvågningen af deres ydeevne ved hjælp af OBM-systemer er det nødvendigt at præcisere den lovgivningsmæssige ramme for systemer, der er afhængige af reagenser, såsom selektiv katalytisk reduktion (SCR), navnlig under ekstreme klimaforhold. Hvis sådanne forhold kan forringe sådanne systemers funktion, bør forholdsmæssige og teknologineutrale løsninger, herunder systemtilpasninger eller anvendelse af alternative reagenser, tillades, forudsat at der sikres en tilsvarende emissionspræstation. Dette er afgørende for at forhindre stigninger i de faktiske emissioner af forurenende stoffer, navnlig nitrogenoxider (NOx), og for at sikre overholdelse af emissionsgrænserne i alle Unionens regioner. En sådan præcisering bør også bidrage til at mindske den administrative byrde og undgå unødvendige omkostninger til fornyet certificering, samtidig med at det sikres, at emissionsbegrænsningssystemerne fortsat fungerer i hele køretøjets levetid, herunder for køretøjer, der allerede er i brug, hvor forholdsmæssige tilpasninger kan være nødvendige. Da lignende teknologier og reguleringsmæssige krav finder anvendelse på mobile ikkevejgående maskiner, bør der sikres sammenhæng med forordning (EU) 2016/1628 for at muliggøre effektive emissionsreduktioner i hele Unionen.

Or. en

Begrundelse

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control

systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Ændringsforslag 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17a) Bilag I til forordning (EU) 2024/1257 fastsætter emissionsgrænser for bremsepartikler i standardkørecyklussen, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035 for alle drivlinjeteknologier, fordelt på køretøjsklasse Fra den 1. januar 2035 finder disse grænser ensartet anvendelse på alle drivlinjeteknologier, mens der gælder differentierede grænser for tidligere datoer afhængigt af den pågældende drivlinjeteknologi. Denne tilgang var baseret på den antagelse, at alle nyregistrerede køretøjer fra den 1. januar 2035 ville være PEV og derfor ville generere lavere emissioner af bremsepartikler som følge af den øgede anvendelse af regenerative bremsesystemer. I lyset af muligheden for, at hybridkøretøjer og køretøjer med forbrændingsmotor fortsat kan bringes i omsætning efter denne dato, er det hensigtsmæssigt at opretholde differentierede emissionsgrænser for

bremsepartikler i henhold til drivlinjeteknologi efter den 1. januar 2035.

Or. en

Ændringsforslag 93
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17a) Enhver udsættelse af anvendelsen af Euro-normerne fra deres nuværende anvendelsesdatoer vil gøre det langt vanskeligere for lastbilproducenterne at nå deres mål for salg af nulemissionslastbiler. Europas industrielle konkurrenceevne understøttes også af anvendelsen af Euro-normerne som planlagt på nuværende tidspunkt. Hvis anvendelsen af dem blev udskudt, ville der være større risiko for, at det europæiske marked for elektriske lastbiler ville blive udsat for international konkurrence. Europas energisikkerhed vil også blive svækket, og luftforureningen vil stige. Lastbiler forbrænder ca. 20 % af olieefterspørgslen fra vejtransport. Euro-normerne er en vigtig støtteforanstaltning i forbindelse med overgangen til elektriske lastbiler.

Or. en

Ændringsforslag 94
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 17 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17b) EU er nødt til fortsat at støtte overgangen til fuldt elektrisk nulemissionsmobilitet inden for lastbiltransport. ICCT har beregnet, at en udsættelse af anvendelsen af Euro 7 på lastbiler og busser med 18 måneder vil øge de forurenende NOx-stoffer med 230 kiloton senest i 2050. Dette vil resultere i 18 000 tabte leveår eller yderligere 1 240 for tidlige dødsfald. Euro 7 indfører også hårdt tiltrængte normer for nye dæk og fjerner dæk af lav kvalitet, der hurtigt slides, fra nyt salg, hvilket igen vil reducere mikropartikelforurening, der påvirker luft-, land- og vandområder. En forsinkelse af Euro-normerne vil også skabe usikkerhed og bremse investeringer i ren teknologi, herunder i opladningsinfrastruktur til tunge køretøjer. En udsættelse af Euro-normerne for tunge køretøjer vil skade borgernes sundhed og den europæiske industris konkurrenceevne og bør undgås.

Or. en

Ændringsforslag 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Pluginhybridbiler har vundet en betydelig markedsandel i de seneste år, til dels fordi deres officielle CO_2-emissionsværdier, der bestemmes på grundlag af nytteværdifaktormetoden, er betydeligt lavere end deres faktiske CO_2-emissioner. Nytteværdifaktoren afspejler den anslåede andel af tilbagelagt distance

i ladningsforbrugende tilstand og udledes ved typegodkendelse ud fra en nytteværdifaktorkurve, der er baseret på den elektriske rækkevidde i ladningsforbrugende tilstand. Jo højere dette interval er, desto højere er nytteværdifaktoren, og desto lavere er den resulterende officielle CO_2-værdi. Data fra ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM) indsamlet fra pluginhybridbiler, der er registreret i Unionen bekræfter, at pluginhybridbiler oplades og kører betydeligt mindre hyppigt på elektricitet ved faktisk brug, end nytteværdifaktorkurven antager, hvilket resulterer i en stor og vedvarende forskel mellem typegodkendelsen og de faktiske CO_2-emissioner. Denne mangel giver pluginhybridbiler en uberettiget overholdelsesfordel i forhold til både køretøjer med forbrændingsmotor og batteridrevne elektriske køretøjer i forbindelse med fabrikanternes CO_2-mål. Selv om Kommissionen allerede har indført to på hinanden følgende korrektioner af den oprindelige nytteværdifaktorkurve, er den strukturelle risiko for fornyet divergens mellem nytteværdifaktorkurven og den faktiske opladningsadfærd fortsat, efterhånden som køretøjsteknologien og brugsmønstrene udvikler sig. For at sikre, at nytteværdifaktorkurven fortsat afspejler den faktiske kørselsadfærd, og at pluginhybridbiler ikke nyder godt af en systematisk overholdelsesfordel, bør Kommissionen tillægges beføjelser til på grundlag af OBFCM-data at fastlægge en metode til årlig ajourføring af nytteværdifaktorkurven for typegodkendelse for at opretholde en kløft mellem typegodkendelse og faktiske CO_2-emissioner for pluginhybridbiler, der er sammenlignelig med den, der observeres for køretøjer med intern forbrændingsmotor.

Or. en

Ændringsforslag 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Forslag til forordning
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) I betragtning af den igangværende udvikling af harmoniserede prøvningsprocedurer for bremseemissioner fra tunge køretøjer under FN/ECE er det hensigtsmæssigt at justere timingen og strukturen af bestemmelserne vedrørende bremsepartikelemissioner fra disse køretøjer. Der bør indføres grænseværdier for emissioner af bremsepartikler for tunge køretøjer, når de relevante prøvningsprocedurer er afsluttet og verificeret, og der er indsamlet tilstrækkelige data til at støtte fastsættelsen af lovbestemte grænseværdier, der finder anvendelse fra den 1. januar 2035. Under hensyntagen til den stigende udbredelse af tunge elektriske køretøjer under driftsforhold i byer og forstæder samt den fortsatte omsætning af køretøjer med andre drivlinjeteknologier bør emissionsgrænserne for bremsepartikler fastsættes efter drivlinjeteknologi i stedet for at blive anvendt ensartet.

Or. en

Ændringsforslag 97
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Gennemførelsen af Euro 7-kravene til tunge køretøjer bør tage hensyn til fabrikanternes teknologiske parathed, tilgængeligheden af overensstemmende komponenter og den europæiske bilindustris overordnede konkurrenceevne. For at vurdere, om de reviderede anvendelsesdatoer fortsat er hensigtsmæssige i lyset af markedsudviklingen og de teknologiske fremskridt, bør Kommissionen gennemgå gennemførelsen af denne forordning inden anvendelsen af Euro 7-kravene for tunge køretøjer.

Or. en

Begrundelse

En revisionsklausul vil sikre, at tidsplanen for anvendelsen fortsat er i overensstemmelse med den teknologiske udvikling, industriens parathed og den europæiske bilindustris konkurrenceevne.

Ændringsforslag 98
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Enhver forlængelse af gennemførelsesfristerne for Euro 7 for tunge køretøjer bør fortsat være begrænset og forholdsmæssig og bør ikke underminere miljømålene eller den samlede effektivitet af Euro 7-rammen.

Or. en

Ændringsforslag 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider,

Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Ved forordning (EU) 2024/1257 indføres egenmålingssystemer (OBM-system) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordning), som har til formål at facilitere overensstemmelseskontrol i realtid, harmoniseringsbestræbelser, livscyklustilsyn, reduktion af prøvningsudgifter og strømlining af håndhævelsesforanstaltninger. For at sikre effektiv modtagelse, behandling og lagring af OBM- og OBFCM-data bør det præciseres, at Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger også omfatter vedtagelse af metoder og krav, der er nødvendige for at overvåge køretøjstypers overensstemmelse.	***udgår***

Or. en

Begrundelse

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Ændringsforslag 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon,

Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Ved forordning (EU) 2024/1257 indføres egenmålingssystemer (OBM-system) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordning), som har til formål at facilitere overensstemmelseskontrol i realtid, harmoniseringsbestræbelser, livscyklustilsyn, reduktion af prøvningsudgifter og strømlining af håndhævelsesforanstaltninger. For at sikre effektiv modtagelse, behandling og lagring af OBM- og OBFCM-data bør det præciseres, at Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger også omfatter vedtagelse af metoder og krav, der er nødvendige for at overvåge køretøjstypers overensstemmelse.	(19) Ved forordning (EU) 2024/1257 indføres egenmålingssystemer (OBM-system) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordning), som har til formål at facilitere overensstemmelseskontrol i realtid, harmoniseringsbestræbelser, livscyklustilsyn, reduktion af prøvningsudgifter og strømlining af håndhævelsesforanstaltninger. For at sikre effektiv ***og sikker*** modtagelse, behandling og lagring af OBM- og OBFCM-data bør det præciseres, at Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger også omfatter vedtagelse af metoder og krav, der er nødvendige for at overvåge køretøjstypers overensstemmelse ***og overensstemmelse med forordning (EU) nr. 2023/2854 ("dataforordningen")[16b]***.

[16b] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 af 13. december 2023 om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data og om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv (EU) 2020/1828 (dataforordningen) (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Ændringsforslag 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Ved forordning (EU) 2024/1257 indføres egenmålingssystemer (OBM-system) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordning), som har til formål at facilitere overensstemmelseskontrol ***i realtid***, harmoniseringsbestræbelser, livscyklustilsyn, reduktion af prøvningsudgifter og strømlining af håndhævelsesforanstaltninger. For at sikre effektiv modtagelse, behandling og lagring af OBM- og OBFCM-data bør det præciseres, at Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger også omfatter vedtagelse af metoder og krav, der er nødvendige for at overvåge køretøjstypers overensstemmelse.	(19) Ved forordning (EU) 2024/1257 indføres egenmålingssystemer (OBM-system) og anordninger til ombordovervågning af brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug (OBFCM-anordning), som har til formål at facilitere overensstemmelseskontrol, harmoniseringsbestræbelser, livscyklustilsyn, reduktion af prøvningsudgifter og strømlining af håndhævelsesforanstaltninger. For at sikre effektiv modtagelse, behandling og lagring af OBM- og OBFCM-data bør det præciseres, at Kommissionens beføjelse til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger også omfatter vedtagelse af metoder og krav, der er nødvendige for at overvåge køretøjstypers overensstemmelse.

Or. en

Begrundelse

Egenmåling (OBM) giver ikke mulighed for verifikation af overholdelse i realtid. Målingsdata indsamles og overføres i stedet med faste intervaller, hvilket giver et periodisk tilsyn med køretøjernes præstationer snarere end en løbende overensstemmelsesvurdering.

Ændringsforslag 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) Forordning (EU) 2024/1257 indfører krav til dækslid for at imødegå ikkeudstødningsemissioner, som er en væsentlig kilde til mikroplast, der udledes i miljøet. Udviklingen af grænseværdier for slid og prøvningsmetoder for dæk i klasse 3 indebærer yderligere teknisk

kompleksitet på grund af de mange forskellige dæktyper og anvendelser og det forhold, at de metoder, der er udviklet for dæk i klasse C_1 og C_2, ikke kan anvendes direkte på dæk i klasse C_3. For at sikre, at grænseværdierne for dækslid for dæk i klasse C_3 er baseret på solid videnskabelig dokumentation og passende prøvningsprocedurer, er der behov for yderligere tid til udvikling af prøvningsmetoder, vurdering af markedsvirkninger og fastsættelse af passende grænseværdier. Tidsfristerne for dæk i klasse C_3 bør derfor tilpasses i overensstemmelse hermed.

Or. en

Begrundelse

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

Ændringsforslag 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) Den fortsatte udrulning af nye nulemissionskøretøjer er ikke kun til gavn for klimaet, men også for luftkvaliteten. Derfor vil enhver ændring af de præstationsnormer for nye bilers og varevognes CO_2-emissioner, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, sandsynligvis have indvirkning på luftkvaliteten. Senest den 31. december 2027 bør Kommissionen vurdere, om der er behov for at ændre de emissionsgrænser for luftforurenende

stoffer, der er fastsat i forordning (EU) 2024/1257, for at opretholde et højt miljø- og sundhedsbeskyttelsesniveau i hele Unionen i lyset af den nye udvikling i præstationsnormerne for CO_2-emissioner.

Or. en

Ændringsforslag 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Forslag til forordning
Betragtning 19 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19b) Omstillingen til nulemissionsmobilitet kræver, at slutbrugerne kan få adgang til opladningstjenester på retfærdige, gennemsigtige og ikkediskriminerende betingelser i hele Unionen. Selv om enhver differentiering af de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1804 skal være forholdsmæssig og objektivt begrundet, kan manglen på yderligere præcisering føre til divergerende fortolkninger og retsusikkerhed til skade for det indre marked og forbrugernes tillid. Det fører også til alt for høje priser på ladestationer, en situation, der skal ændres med det samme. Det er derfor hensigtsmæssigt at sikre, at infrastruktur- og energiforsyningstjenester er adskilt, og på EU-plan at definere betydningen af proportionalitet i denne forbindelse for at sikre, at prisforskelle for den samme mængde elektricitet, der leveres på sammenlignelige betingelser, er baseret på objektive og gennemsigtige kriterier og ikke resulterer i uforholdsmæssige tillæg, udelukkende fordi en opladningssession lettes gennem en udbyder af mobilitetstjenester, der ikke er en del af

den samme virksomhed som operatøren af ladestanderen. En sådan definition bør i det væsentlige reducere de såkaldte roamingomkostninger og forhindre vilkårlige prisforskelle, der forvrider konkurrencen, underminerer interoperabiliteten eller modvirker udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Som led i den kommende revision af forordning (EU) 2023/1804 bør Kommissionen foretage en fuldstændig evaluering af dette spørgsmål og til gengæld fremsætte et lovgivningsforslag for at løse problemet. Dette fører til gennemsigtighed, konkurrence og rimelige priser.

Or. en

Ændringsforslag 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) De forenklinger, der indføres ved denne forordning, følger en konsekvent logik: De fjerner krav, der ikke længere tilføjer oplysninger eller beskyttelse, fordi dette allerede er dækket andetsteds. Fjernelsen af den særlige laboratorieprøvning ved lav temperatur, som er omfattet af prøvningen af emissioner ved faktisk kørsel, overgangen til demonstrationsprøvning på kategoriniveau for motorer til tunge køretøjer og ophævelsen af Unionens støjregler, der overlapper de gældende FN/ECE-regulativer, er hver især eksempler på denne tilgang. Der er fortsat sammenlignelige overlapninger inden for emissionsrammen i forordning (EU) 2024/1257, hvor laboratorieprøvning, måling ved faktisk kørsel, overvågning af overensstemmelse efter ibrugtagning og

egenmåling delvist dækker samme område. For at gøre det muligt for Europa-Parlamentet og Rådet at tage det næste forenklingstrin på grundlag af dokumentation snarere end i det konkrete tilfælde bør Kommissionen systematisk udpege disse resterende overlapninger og aflægge rapport om dem.

Or. en

Ændringsforslag 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) For at sikre, at de foranstaltninger, der indføres ved denne forordning, fortsat er forholdsmæssige og i overensstemmelse med målene i Unionens trafiksikkerheds- og miljølovgivning, bør Kommissionen overvåge og regelmæssigt vurdere deres indvirkning, navnlig med hensyn til trafiksikkerhed, miljøpræstationer og udbredelsen af lette nulemissionserhvervskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) I betragtning af at tunge køretøjer er kendetegnet ved lange udviklings- og produktionsplanlægningscyklusser, kan en udsættelse af anvendelsesdatoen for Euro 7-kravene til tunge køretøjer, der er fastsat i forordning (EU) 2024/1257, give fabrikanterne mere tid til at opfylde Euro 7-målene for forurenende emissioner.

Or. en

Ændringsforslag 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Betragtning 20 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20b) For at sikre, at grænseværdien på 4,25 ton, der gælder for nulemissionskøretøjer, fortsat er hensigtsmæssig over tid, bør Kommissionen revidere denne grænseværdi senest i 2032 under hensyntagen til den teknologiske udvikling vedrørende batterivægt samt trafiksikkerheds-, miljø- og markedshensyn.

Or. en

Ændringsforslag 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
I artikel ***13, stk. 1,*** i forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:	I artikel ***3*** i forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:

Or. en

Ændringsforslag 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1) Følgende indsættes som litra fa):	***udgår***
"	
fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	

Or. en

Begrundelse

Varevogne på over 3,5 ton udgør stadig en alvorlig trafiksikkerhedsrisiko på grund af deres vægt. Obligatorisk brug af takografer sikrer overholdelse af sikkerhedslovgivningen, forebygger træthedsrelaterede ulykker og fremmer rimelige arbejdsvilkår. Dette vil også bidrage til at tilskynde til et hurtigere skift til lettere elektriske varevogne og undgå smuthuller for pickuplastbiler med højere risiko.

Ændringsforslag 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1) Følgende indsættes som litra fa):	***udgår***
"	
fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	

Or. en

Begrundelse

Takografer er de primære instrumenter til håndhævelse af førernes hvile- og arbejdstidsforpligtelser i henhold til forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014. Fritagelse af batteridrevne N2-køretøjer på under 4,25 ton fra disse krav risikerer at underminere håndhævelsen for et voksende segment af den kommercielle flåde, øge træthedsrelaterede risici og skabe pres på førerne for at give afkald på tilstrækkelig hvile. De risici, der er forbundet med lange arbejdstider og leveringspres, reduceres ikke af elektrificering.

Ændringsforslag 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – indledning
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1) Følgende indsættes som litra ***fa)***:	1) Følgende indsættes som litra ***j)***:

Or. en

Ændringsforslag 113
Daniel Buda

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, ***rent elektriske køretøjer, hybride elkøretøjer med ekstern opladning*** og ***brændselscellekøretøjer,*** hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".

Or. ro

Begrundelse

Det er vigtigt at have en klar formulering vedrørende anvendelsesområdet ved hjælp af udtryk, der er nedfældet i typegodkendelseslovgivningen. Det ville derfor være bedst at undgå generiske formuleringer som "køretøjer, som fremdrives ved hjælp af elektricitet" og bruge klare tekniske kategorier.

Ændringsforslag 114
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	"fa) køretøjer, ***dog ikke køretøjer med pickupkarrosseri,*** som anvendes til godstransport og fremdrives ***udelukkende*** ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".

Or. en

Ændringsforslag 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport ***og fremdrives ved hjælp af elektricitet***, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".

Or. en

Begrundelse

Unionen har allerede fastsat 4,25 ton som den relevante grænse for disse køretøjer: Direktiv (EU) 2025/2205 giver indehavere af kategori B-kørekort ret til at føre godskøretøjer på op til 4,25 ton. At holde takografgrænseværdien på 3,5 ton for ikkeelektriske varevogne er i strid med dette valg og opdeler en køretøjsklasse efter drivlinje uden funktionel grund. Fjernelsen af fremdriftskriteriet genskaber sammenhæng i EU-retten. En detaljeret begrundelse herfor findes i betragtning (6)-(8).

Ændringsforslag 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet ***eller brint***, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".

Or. en

Ændringsforslag 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"fa) køretøjer, som anvendes til godstransport ***og fremdrives ved hjælp af elektricitet***, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".	fa) ***batteridrevne elektriske*** køretøjer, som anvendes til ***national*** godstransport, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".

Or. en

Begrundelse

For at fremskynde udbredelsen af nulemissionsvarevogne og undgå yderligere fragmentering af det indre marked bør undtagelsen for takografer finde anvendelse i hele EU på de pågældende køretøjer i overensstemmelse med den foreslåede undtagelse for hastighedsbegrænsende anordninger. En begrænsning af undtagelsen til indenlandsk godstransport sikrer, at grænseoverskridende transport og cabotagekørsel fortsat er underlagt køre- og hviletidsregler, herunder installation og anvendelse af en takograf.

Ændringsforslag 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 3 – stk. 1 – litra i a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) Følgende indsættes som litra ia):
	"ia) batteridrevne elektriske køretøjer, som anvendes til godstransport og fremdrives ved hjælp af elektricitet, og

hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, men ikke overstiger 4,25 ton".

Or. en

Begrundelse

For at fremskynde udbredelsen af nulemissionsvarevogne til godstransport og for at undgå yderligere unødvendig fragmentering af EU's indre marked bør undtagelsen for takografer anvendes i hele EU for de pågældende køretøjer i overensstemmelse med den foreslåede undtagelse for hastighedsbegrænsende anordninger. Begrænsningen af undtagelsen til indenlandsk godstransport vil sikre, at grænseoverskridende transport og cabotagekørsel stadig finder sted i overensstemmelse med køre- og hviletidsreglerne, og at der kræves installation og anvendelse af en takograf.

Ændringsforslag 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2) Følgende litra s) tilføjes:	***udgår***
"	
s) campingbiler som defineret i del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858, der udelukkende benyttes til ikkeerhvervsmæssig transport.".	

Or. en

Ændringsforslag 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 13 – stk. 1 – nr. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"s) campingbiler som defineret i del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858, der udelukkende benyttes til ikkeerhvervsmæssig transport.".	***udgår***

Or. en

Begrundelse

Undtagelse for ikkeerhvervsmæssigt benyttede autocampere fra de sociale bestemmelser inden for vejtransport

Ændringsforslag 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 3 – stk. 1 – litra i a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 3 tilføjes følgende litra:
	"ia) campingbiler som defineret i del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858, der udelukkende benyttes til ikkeerhvervsmæssig transport, og som har en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton.".

Or. en

Ændringsforslag 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EF) nr. 561/2006
Artikel 3 – stk. 1 – litra i a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 3 tilføjes følgende litra:
	"ia) campingbiler som defineret i del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858, der udelukkende benyttes til ikkeerhvervsmæssig transport.".

Or. en

Begrundelse

Undtagelse for ikkeerhvervsmæssigt benyttede autocampere fra de sociale bestemmelser inden for vejtransport

Ændringsforslag 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen ***tillægges beføjelser til at vedtage*** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og	4. ***Senest den [Publikationskontoret: indsæt venligst datoen 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] vedtager*** Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente

tovejsopladningsfunktioner.".	opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner. ***Denne delegerede lovgivning skal som minimum præcisere:***
	a) interoperabilitetsstandarder og
	b) krav i netreglerne til tovejseffektomformning om bord.
	Disse tekniske krav skal sikre overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2023/1542 og forordning (EU) 2023/2854.
	Senest fem år efter ikrafttrædelsen af de delegerede retsakter, der er omhandlet i første afsnit, vurderer Kommissionen de teknologiske forbedringer af intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner og ajourfører, hvor det er relevant, de relevante delegerede retsakter eller forelægger et lovgivningsforslag om ændring af denne forordning.".

Or. en

Ændringsforslag 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og ***opladningsinfrastrukturen***,	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***gennemførelsesretsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved***, hvor det er relevant,*** at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-

elnettet og de stationære strømsystemer, ***der kan understøtte*** intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".

HEV)***, der er nødvendige for at sikre interoperabilitet med opladningsinfrastruktur*** og, ***hvor det er relevant***, ***kompatibilitet med*** intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner***, uden at dette berører EU-regler og nationale regler om nettilslutning, systemdrift og regulering af elektricitetsmarkedet***.

Hvis overensstemmelseskravene helt eller delvist er baseret på harmoniserede tekniske standarder, skal metoden til verifikation af overholdelsen defineres i de delegerede retsakter.".

Or. en

Begrundelse

Overholdelse af netregler for rent elektriske køretøjers (PEV) og eksternt opladende hybride elkøretøjers (OVC-HEC) kommunikation med opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner, bør verificeres på EU-plan i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer.

Ændringsforslag 125
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav ***for så vidt angår*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***gennemførelsesretsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved***, hvor det er relevant,*** at fastsætte tekniske krav ***vedrørende*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen ***med hensyn til overholdelse af EU's harmoniserede netregler for netforbindelser for nye køretøjstyper*** mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer

opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".

med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.

Hvis overensstemmelseskravene helt eller delvist er baseret på harmoniserede tekniske standarder, skal metoden til verifikation af overholdelsen defineres i de delegerede retsakter.".

Or. en

Ændringsforslag 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav ***for så vidt angår*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***gennemførelsesretsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved***, hvor det er relevant,*** at fastsætte tekniske krav ***vedrørende*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen ***med hensyn til overholdelse af EU's harmoniserede netregler for netforbindelser for nye køretøjstyper*** mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner. ***Hvis overensstemmelseskravene helt eller delvist er baseret på harmoniserede tekniske standarder, skal metoden til***

verifikation af overholdelsen defineres i de delegerede retsakter.".

Or. en

Begrundelse

AFIR-forordningen sikrer allerede indirekte kommunikation og fysisk interoperabilitet mellem PEV'er, OVC-HEV'er, opladningsinfrastruktur, elnettet og systemer, der understøtter intelligent opladning og tovejsopladning. Det manglende element er certificering af netregler på EU-plan. Kontrol af overholdelsen i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer vil indirekte sikre ISO 15118-20-kompatibilitet, støtte V2G-parathed og undgå reguleringsmæssig overlapning, samtidig med at det fortsat er teknisk muligt for fabrikanterne.

Ændringsforslag 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav ***for så vidt angår*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ***gennemførelsesretsakter*** i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved***, hvor det er relevant,*** at fastsætte tekniske krav ***vedrørende*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen ***med hensyn til overholdelse af EU's harmoniserede netregler for netforbindelser for nye køretøjstyper*** mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner. ***Hvis overensstemmelseskravene er baseret på harmoniserede tekniske standarder, enten helt eller delvist, skal gennemførelsesretsakterne fastlægge***

metoden til verifikation af overholdelsen.".

Or. en

Begrundelse

Kommunikation og sammenkobling mellem rent elektriske køretøjer (PEV'er), pluginhybridbiler (OVC-HEV'er), opladningsinfrastruktur, elnettet og stationære strømsystemer er allerede indirekte omfattet af AFIR. Den manglende forbindelse er certificering i henhold til netreglerne på EU-plan, ikke nationale krav, for at sikre interoperabilitet og parathed mellem køretøjer og net (V2G). Kontrol af overensstemmelse i forbindelse med typegodkendelse vil understøtte ISO 15118-20-kompatibiliteten, samtidig med at reguleringsmæssig overlapning undgås.

Ændringsforslag 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen ***tillægges beføjelser til at vedtage*** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. ***Senest den 31. december 2027 vedtager*** Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner. ***Den delegerede retsakt skal også definere en V2G-klar betegnelse, der skal indgå i typeattesten for nye køretøjstyper af rent elektriske køretøjer, der opfylder disse krav, samt metoden til kontrol med overholdelsen, der, hvor det er relevant, er baseret på harmoniserede tekniske***

standarder.".

Or. en

Ændringsforslag 129
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen ***tillægges beføjelser til at vedtage*** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. ***Senest den 31. december 2027 vedtager*** Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner. ***Den delegerede retsakt skal som minimum præcisere følgende krav:*** ***a) interoperabilitetsstandarder*** ***b) et sæt krav i netreglerne til tovejseffektomformning om bord på elkøretøjet, fra både vekselstrøm til jævnstrøm og fra jævnstrøm til vekselstrøm*** ***c) integration af indbygget opladningsteknologi, der er i stand til disse effektomformninger.".***

Or. en

Ændringsforslag 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen***, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner***.".	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen***. Disse krav skal begrænses til ensrettet intelligent opladning***. ***Enhver deltagelse i vehicle-to-grid- eller tovejsenergioverførselstjenester skal forblive frivillig og kræve køretøjsejerens udtrykkelige og genkaldelige samtykke. De tekniske krav, der er fastsat i henhold til dette stykke, kræver ikke tovejskapacitet***.

Or. en

Begrundelse

Krav om tovejskapacitet tvinger køretøjsejere til at støtte netbalanceringsomkostninger gennem forringelse af deres private ejendom. V2G er ikke forbudt, og ejere, der giver samtykke, kan deltage, men en delegeret ramme for obligatoriske tekniske krav vil uundgåeligt tjene som retsgrundlag for obligatorisk deltagelse gennem betingelser for adgang til infrastruktur. Batteriet i et privat køretøj er ikke et offentligt netaktiv. Beføjelsen må derfor kun vedrøre ensrettet intelligent opladning.

Ændringsforslag 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

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

Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen ***tillægges beføjelser til at vedtage*** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. ***Senest den 31. december 2027 vedtager*** Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner***, herunder, men ikke begrænset til følgende krav: interoperabilitetsstandarder, et sæt netregelkrav til tovejseffektomformning i elbilen, fra både vekselstrøm til jævnstrøm og fra jævnstrøm til vekselstrøm, og integration af indbygget opladningsteknologi, der kan anvendes til disse effektomformninger***.".

Or. en

Ændringsforslag 132
Henrik Dahl

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent

elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".

elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner***, samtidig med at der sikres interoperabilitet mellem køretøjer, opladningsinfrastruktur, elnet og relevante markedsaktører, herunder ladepunktoperatører, udbydere af mobilitetstjenester og aggregatorer***.".

Or. en

Ændringsforslag 133
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav for så vidt angår kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner. ***Disse krav skal begrænses til den fysiske forbindelse og kommunikationsprotokollen og skal bygge på de opladningsstandarder, der allerede finder anvendelse i henhold til forordning (EU) 2023/1804.".***

Or. en

Ændringsforslag 134
Jana Nagyová

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte tekniske krav ***for så vidt angår*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at supplere denne forordning ved***, hvor det er relevant,*** at fastsætte tekniske krav ***vedrørende*** kommunikationen og hardwaregrænsefladen ***med hensyn til overholdelse af EU's harmoniserede netregler for netforbindelser for nye køretøjstyper*** mellem rent elektriske køretøjer (PEV) og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) og opladningsinfrastrukturen, elnettet og de stationære strømsystemer, der kan understøtte intelligente opladningsfunktioner og tovejsopladningsfunktioner.".

Or. en

Begrundelse

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Ændringsforslag 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 49

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
Artikel 49	***1a) Artikel 49 udgår.***
Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af restkøretøjer	
1. Medlemsstaterne kan med forbehold af de grænser, der er angivet i bilag V, del B, og for en begrænset periode som angivet i stk. 2 registrere og tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af køretøjer, der svarer til en køretøjstype, for hvilken EU-typegodkendelsen ikke længere er gyldig.	
Første afsnit finder kun anvendelse på køretøjer inden for Unionens område, der på produktionstidspunktet var omfattet af en gyldig EU-typegodkendelse, og som ikke var blevet registreret eller ibrugtaget, før den pågældende EU-typegodkendelse mistede sin gyldighed.	
2. Stk. 1 finder kun anvendelse på komplette køretøjer i en periode på 12 måneder fra den dato, hvor EU-typegodkendelsens gyldighed udløb, og på færdiggjorte komplette køretøjer i en periode på 18 måneder fra denne dato.	
3. En fabrikant, der ønsker at anvende stk. 1, indgiver en ansøgning herom til den kompetente myndighed i hver af de medlemsstater, som berøres af registreringen eller ibrugtagningen af de pågældende køretøjer. I ansøgningen angives de eventuelle tekniske eller økonomiske grunde, der er til hinder for, at køretøjerne opfylder de nye tekniske	

krav.

De berørte medlemsstater afgør inden for tre måneder efter modtagelse af en sådan ansøgning, om de tillader registrering eller ibrugtagning af køretøjerne inden for deres område, og i givet fald antallet af sådanne køretøjer.

4. Medlemsstaterne anvender passende foranstaltninger for at sikre, at antallet af køretøjer, der registreres eller ibrugtages inden for rammerne af den i denne artikel omhandlede procedure, overvåges effektivt.

Or. en

((32018R0858))

Begrundelse

For at fjerne markedsfragmenteringen og den administrative byrde, der følger af ikkeharmoniserede nationale procedurer for undtagelse af restkøretøjer, såsom forskellige mekanismer for kvoter eller skæringsdatoer, bør rammen for registrering forenkles. De nuværende procedurer skaber unødvendigt bureaukrati for både industrien og de nationale kompetente myndigheder. Hvis et køretøjs produktionsdato ligger forud for anvendelsen af et nyt lovkrav, bør dets typeattest derfor fortsat være gyldig, hvorved behovet for byrdefulde procedurer for undtagelse af restkøretøjer fjernes.

Ændringsforslag 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 49

Gældende ordlyd		*Ændringsforslag*
Artikel 49	***1a)***	***Artikel 49 udgår.***
Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af restkøretøjer		
1. Medlemsstaterne kan med forbehold af de grænser, der er angivet i bilag V, del B, og for en begrænset periode som angivet i		

stk. 2 registrere og tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af køretøjer, der svarer til en køretøjstype, for hvilken EU-typegodkendelsen ikke længere er gyldig.

Første afsnit finder kun anvendelse på køretøjer inden for Unionens område, der på produktionstidspunktet var omfattet af en gyldig EU-typegodkendelse, og som ikke var blevet registreret eller ibrugtaget, før den pågældende EU-typegodkendelse mistede sin gyldighed.

2. Stk. 1 finder kun anvendelse på komplette køretøjer i en periode på 12 måneder fra den dato, hvor EU-typegodkendelsens gyldighed udløb, og på færdiggjorte komplette køretøjer i en periode på 18 måneder fra denne dato.

3. En fabrikant, der ønsker at anvende stk. 1, indgiver en ansøgning herom til den kompetente myndighed i hver af de medlemsstater, som berøres af registreringen eller ibrugtagningen af de pågældende køretøjer. I ansøgningen angives de eventuelle tekniske eller økonomiske grunde, der er til hinder for, at køretøjerne opfylder de nye tekniske krav.

De berørte medlemsstater afgør inden for tre måneder efter modtagelse af en sådan ansøgning, om de tillader registrering eller ibrugtagning af køretøjerne inden for deres område, og i givet fald antallet af sådanne køretøjer.

4. Medlemsstaterne anvender passende foranstaltninger for at sikre, at antallet af køretøjer, der registreres eller ibrugtages inden for rammerne af den i denne artikel omhandlede procedure, overvåges effektivt.

Or. en

(32018R0858)

Begrundelse

De nuværende regler for restkøretøjer kræver, at fabrikanter eller ejere ansøger om undtagelser, når køretøjer ikke registreres, før nye lovgivningsmæssige krav træder i kraft. Da procedurerne varierer fra medlemsstat til medlemsstat, skaber dette unødvendige administrative byrder og retsusikkerhed uden at give klare fordele. Da det er dyrt at oplagre køretøjer, er der under alle omstændigheder intet incitament til at oplagre dem. Derfor bør en gyldig typeattest forblive gyldig, hvis køretøjet er fremstillet, før de nye regler finder anvendelse.

Ændringsforslag 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 48

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 48 foretages følgende ændringer:
Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af ***andre*** køretøjer ***end restkøretøjer***	Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af køretøjer
1. Uden at det berører artikel 51, 52 og 53, må køretøjer, for hvilke typegodkendelse af et køretøj er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået en sådan typegodkendelse, kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 36 og 37.	1. Uden at det berører artikel 51, 52 og 53, må køretøjer, for hvilke typegodkendelse af et køretøj er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået en sådan typegodkendelse, kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 36 og 37 ***på fremstillingsdatoen***.
Registrering og ibrugtagning af ukomplette køretøjer kan afslås, så længe køretøjerne fortsat er ukomplette. ***Registrering og ibrugtagning af ukomplette køretøjer må ikke anvendes til at omgå anvendelsen af artikel 49.***	***Registrering og ibrugtagning af ukomplette køretøjer kan afslås, så længe køretøjerne fortsat er ukomplette.***
2. Antallet af køretøjer fremstillet i små serier, der tilgængeliggøres på markedet, registreres eller ibrugtages inden for samme år, må ikke overstige de	2. Antallet af køretøjer fremstillet i små serier, der tilgængeliggøres på markedet, registreres eller ibrugtages inden for samme år, må ikke overstige de

kvantitative årlige grænser, der er fastsat i bilag V.	kvantitative årlige grænser, der er fastsat i bilag V.

Or. en

Begrundelse

De nuværende regler for restkøretøjer kræver, at fabrikanter eller ejere ansøger om undtagelser, når køretøjer ikke registreres, før nye lovgivningsmæssige krav træder i kraft. Da procedurerne varierer fra medlemsstat til medlemsstat, skaber dette unødvendige administrative byrder og retsusikkerhed uden at give klare fordele. Da det er dyrt at oplagre køretøjer, er der under alle omstændigheder intet incitament til at oplagre dem. Derfor bør en gyldig typeattest forblive gyldig, hvis køretøjet er fremstillet, før de nye regler finder anvendelse.

Ændringsforslag 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 48 – stk. 1

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	I artikel 48, stk. 1, foretages følgende ændringer:
1. Uden at det berører artikel 51, 52 og 53, må køretøjer, for hvilke typegodkendelse af et køretøj er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået en sådan typegodkendelse, kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 36 og 37.	***"***1. Uden at det berører artikel 51, 52 og 53, må køretøjer, for hvilke typegodkendelse af et køretøj er obligatorisk, eller for hvilke fabrikanten har opnået en sådan typegodkendelse, kun gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, hvis de er ledsaget af en gyldig typeattest udstedt i overensstemmelse med artikel 36 og 37 ***på fremstillingsdatoen***. ***"***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Begrundelse

For at fjerne markedsfragmenteringen og den administrative byrde, der følger af

ikkeharmoniserede nationale procedurer for undtagelse af restkøretøjer, såsom forskellige mekanismer for kvoter eller skæringsdatoer, bør rammen for registrering forenkles. De nuværende procedurer skaber unødvendigt bureaukrati for både industrien og de nationale kompetente myndigheder. Hvis et køretøjs produktionsdato ligger forud for anvendelsen af et nyt lovkrav, bør dets typeattest derfor fortsat være gyldig, hvorved behovet for byrdefulde procedurer for undtagelse af restkøretøjer fjernes.

Ændringsforslag 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 29 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 29 tilføjes følgende som stk. 3a:
	3a. Der meddeles EU-typegodkendelse af et motorkøretøj, der er i overensstemmelse med angivelserne i informationsmappen omhandlet i artikel 24, og som opfylder de tekniske krav, der er fastsat i de relevante retsakter, der er opført i bilag II. Indtil den 1. januar 2036 skal nye og eksisterende køretøjstyper opfylde typegodkendelseskravene i denne forordning som fastsat i bilag II. Tilføjelser til bestemmelserne i bilag II, der finder anvendelse fra den 1. januar 2026 eller senere, er ikke obligatoriske ved typegodkendelse af hele køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 140
Henrik Dahl

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a) I artikel 5 tilføjes følgende som stk. 4a:
	4a. De tekniske krav, der vedtages i henhold til stk. 1, gennemføres på en forholdsmæssig og teknologineutral måde og må ikke medføre unødvendige omkostninger for erhvervsdrivende, forbrugere eller offentlige myndigheder.

Or. en

Ændringsforslag 141
Henrik Dahl

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 b (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1b) I artikel 5 indsættes følgende som stk. 4b:
	4b. De tekniske krav i henhold til stk. 1 skal være baseret på åbne, harmoniserede og generiske europæiske eller internationale standarder og skal fortsat være i overensstemmelse med de tekniske krav, der gælder for opladningsinfrastruktur i henhold til forordning (EU) 2023/1804 og tilknyttede delegerede retsakter.

Or. en

Ændringsforslag 142
Henrik Dahl

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 c (nyt)

Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1c) I artikel 5 tilføjes følgende som stk. 4c:
	4c. Tekniske krav, der vedtages i henhold til stk. 1, må ikke gøre kapaciteten mellem køretøj og net eller specifikke tekniske komponenter obligatoriske for privat opladningsudstyr, hvis en sådan funktion ville medføre uforholdsmæssigt store ekstraomkostninger eller ikke med rimelighed kan anvendes i den relevante installationssammenhæng.

Or. en

Ændringsforslag 143
Henrik Dahl

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 d (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 5 – stk. 4d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1d) I artikel 5 tilføjes følgende som stk. 4d:
	4d. De tekniske krav, der vedtages i henhold til stk. 1, skal sikre, at autoriserede tredjeparter har retfærdig og ikkediskriminerende adgang til de data og kontrolsignaler, der er nødvendige for at levere intelligente opladningstjenester og tovejsopladningstjenester, med forbehold af brugerens samtykke og gældende EU-ret.

Or. en

Ændringsforslag 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 41 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 41 indsættes følgende som stk. 5a:
	5a. Uanset dette stk. 1 kan en fabrikant ansøge den godkendende myndighed i en medlemsstat om en mellemliggende EU-typegodkendelse for en type fuldautomatisk køretøj i klasse M eller N fremstillet i små serier, der er beregnet til prækommerciel udrulning inden for et defineret operationelt designdomæne med henblik på fortsat validering under faktiske forhold af det automatiserede kørselssystem. En sådan godkendelse er underlagt kvantitative årlige begrænsninger, driftsbetingelser, forpligtelser til overvågning under brug og en maksimal gyldighedsperiode på tre år, der kan forlænges med efterfølgende perioder af samme varighed, forudsat at de samme forpligtelser fortsat opfyldes. En mellemliggende typegodkendelse, der er meddelt i henhold til dette stykke, anerkendes og anses for gyldig på hele Unionens område inden for grænserne af det operationelle designdomæne, der er angivet i godkendelsesattesten.
	Senest den [Publikationskontoret: indsæt venligst datoen seks måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82, der fastsætter de gældende tekniske krav, kvantitative begrænsninger, operationelle betingelser, rapporteringskrav og de betingelser, hvorunder operationelle data, der er indsamlet i den mellemliggende typegodkendelsesperiode, kan anvendes

som valideringsdokumentation til støtte for en ansøgning om fuld EU-typegodkendelse af et helt køretøj, og ændrer bilagene til denne forordning i overensstemmelse hermed. Sådanne betingelser, begrænsninger og relaterede gebyrer bør tage passende hensyn til virksomhedernes størrelse og sikre, at SMV'er og innovative nystartede virksomheder fuldt ud kan drage fordel af en sådan procedure.

Or. en

(32018R0858)

Ændringsforslag 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 b (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 43a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Følgende indsættes som artikel 43a:
	Artikel 43a
	Gensidig anerkendelse af nationale tilladelser til prøvning og ibrugtagning af automatiserede køretøjer
	1. Enhver national tilladelse, der udstedes af en medlemsstat til prøvning eller kommerciel ibrugtagning af automatiserede og fuldautomatiske køretøjer på offentlig vej, anerkendes som gyldig på hele Unionens område inden for grænserne af det operationelle designdomæne, der er angivet i den pågældende tilladelse.
	2. Hvis to eller flere medlemsstater har etableret grænseoverskridende prøvningsfaciliteter for automatiserede køresystemer, anerkendes prøvningstilladelser, der er udstedt af en deltagende medlemsstat inden for denne

prøvningsfacilitets geografiske anvendelsesområde, automatisk af de øvrige deltagende medlemsstater, forudsat at køretøjerne opfylder de gældende EU-krav.

3. En medlemsstat kan kun gøre indsigelse mod anerkendelsen i henhold til stk. 1 og 2 af behørigt begrundede hensyn til trafiksikkerheden og kun inden for 30 arbejdsdage efter at være blevet underrettet om tilladelsen. Hvis der ikke gøres begrundet indsigelse inden for denne frist, anses godkendelsen for at være anerkendt og gyldig på hele Unionens område.

4. Senest den [Publikationskontoret: seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden] udpeger medlemsstaterne myndigheder, der er ansvarlige for godkendelse, anerkendelse og udveksling af data som anført i dette stykke.

5. Senest den [Publikationskontoret: seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at fastlægge harmoniserede procedurer og en EU-dækkende mekanisme, der forvaltes af Kommissionen eller et udpeget EU-organ, med henblik på at gennemføre bestemmelserne i denne artikel og etablere indsamling og overførsel af operationelle data fra afprøvnings- og ibrugtagningsaktiviteter.

Or. en

(32018R0858)

Ændringsforslag 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 c (nyt)
Forordning (EU) 2018/858
Artikel 22 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 22 indsættes følgende som stk. 6a:
	6a. Med henblik på etapevis typegodkendelse af automatiserede køretøjer eller fuldautomatiske køretøjer kan en fabrikant ansøge om en EU-basistypegodkendelse af et ukomplet køretøj som en ADS-klar platform og certificere, at køretøjets hardwareelementer opfylder de minimumskrav, der skal fastsættes af Kommissionen i henhold til dette stykke, uafhængigt af softwaren til det automatiserede kørselssystem, der skal integreres i en efterfølgende fase. En endelig EU-typegodkendelse, der omfatter integrationen af det automatiserede kørselssystem, meddeles i overensstemmelse med stk. 4 og med de gældende krav i forordning (EU) 2019/2144 og gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426.
	En EU-typegodkendelse i basisfasen, der meddeles som en ADS-klar platform i henhold til dette stykke, må ikke begrænses til en enkelt køretøjstype, hvis fabrikanten eller teknologiudbyderen påviser, at det samme ADS, der består af en defineret kombination af hardware og software, kan integreres i flere basiskøretøjstyper, der opfylder minimumskravene. I så fald skal godkendelsen identificere det pågældende ADS og det udvalg af basiskøretøjer, som det finder anvendelse på.
	Senest den [Publikationskontoret: indsæt datoen seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 med henblik på at fastsætte minimumskrav til hardware for ADS-parate basiskøretøjer, herunder krav vedrørende sensordækning, standarder for databehandlingsplatforme og

aktuatorredundans og niveauer for funktionel sikkerhed samt standardiserede software- og hardwaregrænsefladespecifikationer for integration af automatiserede kørselssystemer i den endelige godkendelsesfase med henblik på at sikre interoperabilitet mellem køretøjsplatforme og software til automatiserede kørselssystemer, der er udviklet af forskellige fabrikanter.

Or. en

(32018R0858)

Ændringsforslag 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 7 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	– I artikel 7 indsættes følgende som stk. 5a:
	"5a. Køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med et system til detektering af børns tilstedeværelse, der kan detektere tilstedeværelsen af et barn, der forbliver i passagerkabinen, efter at køretøjet er blevet slukket eller låst, og give en rettidig advarsel til føreren eller brugeren af køretøjet og, hvis det er relevant, en eskaleringsadvarsel eller indgriben."

Or. en

(32019R2144)

Ændringsforslag 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. -1 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 7 – stk. 6

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	Artikel 7, stk. 6, affattes således:
6. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår kravene i denne artikels stk. ***2-5***.	"6. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår kravene i denne artikels stk. ***2-5a***.***"***

Or. en

(32019R2144)

Ændringsforslag 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89. ***Denne undtagelse finder ikke anvendelse på køretøjer med pickupkarrosseri***. ***Som led i den evalueringsrapport, der er omhandlet i artikel 14, vurderer Kommissionen den fortsatte begrundelse for denne undtagelse. Medmindre andet besluttes som led i den revision, der er omhandlet i artikel 14, ophører fritagelsen/den med at finde anvendelse fra den 31. december 2031."***

Or. en

Ændringsforslag 150
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ***udelukkende*** ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89. ***Denne fritagelse finder ikke anvendelse på køretøjer med pickupkarrosseri***."

Or. en

Ændringsforslag 151
Daniel Buda

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
"5a. Køretøjer i klasse ***N_2***, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	"5a. Køretøjer i klasse ***N2***, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, ***rent elektriske køretøjer, hybride elkøretøjer med ekstern opladning og brændselscellekøretøjer*** med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".

Or. ro

Begrundelse

Det er vigtigt at have en klar formulering vedrørende anvendelsesområdet ved hjælp af udtryk, der er nedfældet i typegodkendelseslovgivningen. Det ville derfor være bedst at undgå generiske formuleringer som "køretøjer, som fremdrives ved hjælp af elektricitet" og bruge klare tekniske kategorier.

Ændringsforslag 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ***udelukkende*** ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".

Or. en

Ændringsforslag 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5a. Køretøjer i klasse N2***, der fremdrives ved hjælp af elektricitet,*** med	5a. Køretøjer i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og

en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".

Or. en

Begrundelse

Varevogne i vægtklassen 3,5-4,25 ton kommer ofte ind i klasse N2 på grund af den ekstra vægt af på hinanden følgende obligatoriske sikkerhedskrav, der er indført i de seneste årtier, og ikke en højere risikoprofil, og anvendes typisk af SMV'er og håndværkere inden for national transport. Hvis der kun kræves en hastighedsbegrænser for ikkeelektriske varevogne af samme klasse, medfører det yderligere omkostninger og papirarbejde uden nogen sikkerhedsgevinst, da sikkerhedsprøvninger i forbindelse med typegodkendelse finder anvendelse uanset fremdriftssystem. En teknologineutral undtagelse afspejler takografreglen og anvendelsesområdet for FN-regulativ nr. 89.

Ændringsforslag 154
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5a. Køretøjer i klasse N2***, der fremdrives ved hjælp af elektricitet,*** med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	5a. Køretøjer i klasse N2 med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".

Or. en

Ændringsforslag 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1

Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".	5a. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet ***eller brint***, med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, skal ikke være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.".

Or. en

Ændringsforslag 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 8a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Som artikel 8a indsættes:
	Sikkerhedskrav til systemer med planmonterede og indtrækkelige dørhåndtag
	1. Køretøjer i klasse M_1 og N_1, der er udstyret med planmonterede, indtrækkelige eller elektronisk anvendte ydre dørhåndtag, skal være konstrueret således, at håndtagene kan åbnes i tilfælde af strømmangel, kollision, frysning eller nødsituationer, herunder brand i køretøjet og nedsænkning i vand.
	2. Sådanne håndtag skal omfatte et mekanisk overløbssystem, der er uafhængigt af strømforsyning, og som muliggør indvendig og udvendig manuel åbning.
	3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt med henblik

på at fastsætte detaljerede regler og tekniske krav til sådanne håndtags sikkerhed.

Or. en

(32019R2144)

Ændringsforslag 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 14 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 14 i forordning (EU) 2019/2144 indsættes følgende afsnit:
	"Desuden evaluerer Kommissionen muligheden i artikel 9, stk. 5a, for, at køretøjer i klasse N_2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton ikke udstyres med hastighedsbegrænsende anordninger med hensyn til potentielle sikkerhedsrisici og forbedringer af batteriets energitæthed, der kan støtte en nedjustering af tallet på 4,25 ton. Hvis evalueringen støtter en sådan revision, begrænses den til ny produktion fra en bestemt dato, og Kommissionen fremsætter et lovgivningsforslag i overensstemmelse hermed."

Or. en

(32019R2144)

Begrundelse

Der blev ikke foretaget nogen konsekvensanalyse i forbindelse med dette lovgivningsforslag, og der bør derfor foretages en egentlig evaluering som led i revisionen af forordning (EF) nr. 2019/2144.

Ændringsforslag 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 9 – stk. 5b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 9 i forordning (EU) 2019/2144 indsættes følgende stk. 5b:
	5b. Senest den 31. december 2029 vedtager Kommissionen en delegeret retsakt som omhandlet i artikel 15, stk. 2, litra a), vedrørende niveauet for bremseemissionsgrænseværdier for køretøjer i klasse M_2, N_2, M_3 og N_3 som fastsat i tabel 8 i bilag I.

Or. en

(32019R2144)

Begrundelse

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

Ændringsforslag 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/2144
Artikel 6 – stk. 1 – litra ga (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	I artikel 6 stk. 1, i forordning (EU) 2019/2144 indsættes følgende litra ga):
	"ga) køretøjsmonteret system til afbrydelse af opladning af elektriske køretøjer i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er vedtaget i henhold til artikel 12."

Or. en

(32019R2144)

Begrundelse

Ladestandere er ofte placeret i fjerntliggende eller isolerede områder, hvor personer i køretøjet kan stå over for situationer, hvor det ikke er muligt at forlade køretøjet sikkert for at afbryde en opladningssession. En standardiseret køretøjsmonteret mekanisme, der gør det muligt for føreren til enhver tid at afbryde opladningen, afhjælper denne sikkerhedsbrist. De tekniske specifikationer, herunder grænseflade- og interoperabilitetskrav med eksisterende opladningsnormer, fastlægges af Kommissionen ved hjælp af en delegeret retsakt i henhold til artikel 12, der sikrer overensstemmelse med relevante normer.

Ændringsforslag 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 50 a (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 3 indsættes følgende nr. 50a):
	50a) "køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer": en personbil eller et let erhvervskøretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer i hele dets levetid

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Indførelsen af en kategori for køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, sikrer teknologineutralitet og lige vilkår med batteridrevne elektriske køretøjer.

Ændringsforslag 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – nr. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 50c (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 3 indsættes som nr. 50c):
	50c) "brændstofansporingssystem": et system, der er udformet med henblik på at forhindre, at et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, anvender andre brændstoffer end støtteberettigede brændstoffer

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Ved drift af et køretøj med ikkestøtteberettigede brændstoffer er der behov for et ansporingssystem. Brændstofansporingssystemet skal være konstrueret til i sidste fase at frakoble køretøjet, hvis der er indført fossile brændstoffer, men først efter at et fleksibelt, eskalerende advarselssystem har advaret føreren om situationen.

Ændringsforslag 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 50b (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 3, stk. 2, indsættes

	følgende litra:
	50b) "støtteberettigede brændstoffer": alle brændstoffer, der er defineret i direktiv (EU) 2018/2001 om vedvarende energi, og som opfylder bæredygtighedskriterierne i nævnte direktiv

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Denne tilgang sikrer retlig sammenhæng på tværs af EU-lovgivningen.

Ændringsforslag 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 3 – stk. 2 – nr. 50c (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 3, stk. 2, indsættes følgende nr. 50c):
	50c) "brændstofovervågningsenhed": en anordning, der er konstrueret til at kontrollere, at et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, udelukkende forsynes med støtteberettigede brændstoffer

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

For at kunne kontrollere, at et køretøj udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, er der behov for en "brændstofovervågningsenhed" til at bevise, at det pågældende køretøj udelukkende forsynes med disse støtteberettigede brændstoffer.

Ændringsforslag 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

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

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 4, stk. 5, affattes således:
5. Fabrikanterne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier.	***"***5. Fabrikanterne må ikke udforme, fremstille og samle køretøjer med manipulationsanordninger eller manipulationsstrategier. ***Hvis en anordning eller en strategi er blevet godkendt af den typegodkendende myndighed i overensstemmelse med denne forordning og den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 14, stk. 3, litra a)-c), og artikel 14, stk. 4, litra s) og u), heri, herunder den relevante dokumentation herfor, udgør en sådan anordning eller strategi ikke en manipulationsanordning eller en manipulationsstrategi eller en strategi i henhold til artikel 13, stk. 5, i forordning (EU) 2018/858."***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

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

Ændringsforslag 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

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

Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 4 – stk. 4 – afsnit 1a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 4 indsættes følgende som afsnit 1a:
	"1a. For tunge køretøjer og, hvor det er relevant, mobile ikkevejgående maskiner finder kravene i dette stykke anvendelse kumulativt og sikrer overholdelse af emissionsgrænserne og uafbrudt operationel tilgængelighed af køretøjer og maskiner under alle normale og med rimelighed forudsigelige driftsforhold i hele Unionen. Fabrikanter skal konstruere, kalibrere og overvåge emissionskontrolsystemer, der er afhængige af reagenser, herunder selektive katalytiske reduktionssystemer, på en sådan måde, at disse systemer bevarer fuld funktionsdygtighed i alle operationelle anvendelsestilfælde, der er typiske for transportlogistik, byggeri, minedrift, skovbrug, landbrug, affaldshåndtering og andre kontinuerlige eller højtydende industri- og tjenesteapplikationer.
	Hvis forholdene, herunder forhold, der fører til reagenskrystallisering eller -frysning, forringer eller kan forventes at forringe systemets ydeevne, gælder følgende krav:
	a) emissionsbegrænsningssystemer skal straks ændres, tilpasses eller understøttes af alternative tekniske løsninger, herunder anvendelse af alternative reagenser.
	b) ækvivalent emissionspræstation skal påvises og opretholdes til enhver tid under alle gældende prøvningsforhold og faktiske driftsforhold
	c) der må ikke ske nogen reduktion af den driftsmæssige tilgængelighed ud over de grænser, der er nødvendige for at opretholde overholdelsen af

emissionsgrænserne, og

d) overholdelse af de gældende emissionsgrænser må ikke suspenderes, afbrydes eller reduceres under driftsforhold, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde."

Or. en

Ændringsforslag 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

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

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) Artikel 4, stk. 2, affattes således:
Fabrikanterne udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I under de forhold, der er anført i bilag III, og respekterer de ***værdier***, der er nævnt i køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation for køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. De pågældende køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer.	Fabrikanterne udformer, fremstiller og samler køretøjer, så de er i overensstemmelse med denne forordning, herunder at de overholder emissionsgrænserne fastsat i bilag I under de forhold, der er anført i bilag III, og***, hvor det er relevant,*** respekterer de ***maksimale RDE-værdier***, der er nævnt i køretøjets typeattest og typegodkendelsesdokumentation for køretøjets levetid, jf. tabel 1 i bilag IV. De pågældende køretøjer betegnes som "Euro 7"-køretøjer. ***"***

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity

(CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Ændringsforslag 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	-1) Følgende indsættes som artikel 4a:
	"Artikel 4a
	Særlige krav og bestemmelser for køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer
	1. Køretøjer, der er typegodkendt som køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, skal ud over kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, opfylde kravene i denne artikel. De specifikke CO_2-emissioner for et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, skal være 0 g CO_2/km. Denne værdi registreres i den typeattest, der udstedes i henhold til artikel 36 i forordning (EU) 2018/858, og finder anvendelse i forbindelse med forordning (EU) 2019/631. Måling af specifikke CO_2-emissioner er ikke påkrævet, måling af brændstofforbrug i L/100 km er påkrævet i typegodkendelsesprocessen, kontrollen af produktionens overensstemmelse eller overensstemmelsesprøvningerne efter ibrugtagning.
	2. Et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, skal være

udstyret med en brændstofmonitor og et brændstofansporingssystem. Sådanne systemer skal konstrueres, fremstilles og installeres på en måde, der sikrer beskyttelse mod ulovlige indgreb. Brændstofindgangen skal være mærket på en passende måde, som angiver, at motoren udelukkende fungerer på støtteberettigede brændstoffer.

3. Brændstofovervågningsenheden skal under køretøjets drift og ved hver brændstofpåfyldning kunne fastslå, om køretøjet udelukkende fremdrives ved hjælp af støtteberettigede brændstoffer. Det skal navnlig være i stand til at detektere anvendelsen af brændstoffer eller brændstofblandinger, der ikke kan betragtes som støtteberettigede brændstoffer, ved hjælp af en teknisk egnet sporingsmetode og en kombination heraf. En sådan metode kan omfatte følgende metoder baseret på følgende tilgange eller enhver anden teknisk egnet sporingsmetode:

a) et end-to-end-system til digital sporbarhed for støtteberettigede brændstoffer i hele brændstofforsyningskæden, herunder anvendelse af autentificerede digitale registreringer og et digitalt håndtryk, der forbinder brændstofpåfyldningshændelsen med det specifikke køretøj og påfyldningssted

b) indbygget detektering af brug af ikkestøtteberettigede brændstoffer ved behandling af eksisterende køretøjssignaler og -funktioner, herunder signaler genereret af køretøjets styreenheder og tilhørende sensorsystemer

c) ombordværende identifikation af brændstofsammensætningen ved hjælp af molekylær, spektroskopisk eller sammenlignelig analytisk detektion, der gør det muligt direkte at kontrollere, om det anvendte brændstof kan betragtes som støtteberettiget brændstof

d) sikker tovejskommunikation mellem køretøjet og brændstofudstyret, herunder autentificerings- og integritetskontrol af brændstofpåfyldningshændelsen og, hvor det er relevant, tekniske foranstaltninger til at muliggøre påfyldning med støtteberettigede brændstoffer og forebygge påfyldning med ikkestøtteberettigede brændstoffer

e) et massebalancesystem, hvorved de mængder af støtteberettigede brændstoffer, der markedsføres, dokumenteres ved verificerbare fortegnelser og tildeles anvendelsen af specifikke køretøjer i mængder, der svarer til deres henførbare forbrug, samt en afstemningsmetode baseret på digital dokumentation, hvor det brændstofforbrug, der kan tilskrives et køretøj, spores og afstemmes på grundlag af digital dokumentation (herunder certifikater eller tilsvarende registreringer), uden at det kræver en direkte kommunikation mellem køretøjet og tankningsstedet på tankningstidspunktet. Hvis brændstofovervågningsenheden konstaterer, at et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, ikke udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, skal brændstofansporingssystemet aktiveres automatisk.

4. Brændstofansporingssystemet skal advare føreren, hvis et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, ikke kører på støtteberettigede brændstoffer, og skal efter et eskalerende advarselssystem forhindre yderligere kørsel med køretøjet. Dette kan navnlig opnås ved at forhindre, at køretøjet (gen)startes.

5. Uanset stk. 4 kan brændstofansporingssystemet under særlige omstændigheder tillade føreren en afstandsbegrænset omvej, hvis en sådan omvej er nødvendig for at undgå en

uforholdsmæssig begrænsning af mobiliteten, navnlig

a) i regioner i Unionen, hvor der ikke er nogen rimeligt tilgængelig brændstofpåfyldningsmulighed med støtteberettigede brændstoffer inden for et interval på 100 km, eller

b) hvis køretøjet anvendes uden for Unionens område. Den omvej, der er omhandlet i første afsnit, skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt, og må ikke tillade, at køretøjet anvendes permanent eller ud over afstandsbegrænsningen uden støtteberettigede brændstoffer.

6. Efter ansøgning fra fabrikanten kan den typegodkendende myndighed meddele EU-typegodkendelse for brændstofovervågningsenheden og/eller brændstofansporingssystemet, forudsat at det er påvist, at denne artikel er overholdt. En sådan godkendelse udgør ikke i sig selv en typegodkendelse af en køretøjstype som et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, og berører ikke eventuelle yderligere krav, der gælder for typegodkendelse af køretøjer som et køretøj, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om alle godkendelser af brændstofovervågningsenheden og/eller brændstofansporingssystemet, der er meddelt i henhold til dette stykke, senest 30 dage efter udstedelsesdatoen. Underretningen skal indeholde et neutralt resumé af de tekniske specifikationer for den godkendte brændstofovervågningsenhed og/eller det godkendte brændstofansporingssystem. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der præciserer de detaljerede tekniske og proceduremæssige krav til typegodkendelse af brændstofovervågningsenheder og/eller brændstofansporingssystemer.

7. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, med hensyn til kravene i denne artikel, herunder krav vedrørende beskyttelse mod ulovlige indgreb, prøvning og anvendelse af undtagelsen i henhold til stk. 5. Dette omfatter de nødvendige ændringer af bilag I, II, IX og XIV til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/1706 og bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

I artikel 4a fastlægges retsgrundlaget for en ny køretøjsklasse, "køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer". I stk. 3 i den foreslåede artikel defineres en række støtteberettigede overvågningsmetoder. I stk. 4 og 5 indføres incitamentskoncepter, der sikrer overholdelse på en forholdsmæssig og brugervenlig måde. Stk. 6 giver medlemsstaterne mulighed for at godkende yderligere overvågningsmetoder, der kan udvikles i fremtiden. Stk. 7 giver Kommissionen beføjelser til at vedtage de nødvendige gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter med henblik på at operationalisere begrebet om køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer.

Ændringsforslag 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 7 indsættes følgende som stk. 1a:
	"1a. Fabrikanterne skal sikre, at et udstødningsefterbehandlingssystem, der anvender en reagens, bevarer sine emissionsbegrænsende egenskaber under alle normale anvendelsesforhold, særlig

ved lave omgivelsestemperaturer."

Or. en

(32024R1257)

Ændringsforslag 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 7 indsættes som stk. 1a:
	"1a. For køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, er måling af specifikke CO_2-emissioner ikke påkrævet, mens måling af brændstofforbrug i L/100 km er påkrævet som led i typegodkendelsesprocessen. I ansøgningen om EU-typegodkendelse med hensyn til emissioner skal fabrikanten angive, at køretøjets motor udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer. Fabrikanten skal også indsende oplysninger om brændstofovervågningsenheden og brændstofansporingssystemet samt de foranstaltninger, der er truffet for at beskytte brændstofovervågningsenheden og brændstofansporingssystemet mod ulovlige indgreb og uautoriseret ændring."

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

Artikel 7 fastlægger fabrikanternes forpligtelser med hensyn til emissionstypegodkendelse Ændringen er en nødvendig teknisk justering for at medtage køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, samt oplysninger om brændstofovervågningssystemer og ansporingssystemer.

Ændringsforslag 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. -1 (nyt)
Forordning (EU) 2024/1257
Artikel 7 – stk. 2 a (nyt)

Gældende ordlyd	*Ændringsforslag*
	-1) I artikel 7 indsættes følgende som afsnit 2a:
	2a. Fabrikanten skal forelægge den godkendende myndighed en underskrevet erklæring om overensstemmelse for så vidt angår holdbarhed og fravær af unormale fejlrater i reagensinjektionssystemet under dynamiske betingelser, hvorunder det reagens, der er angivet i typegodkendelsen, fryses og optøs gentagne gange. Sådanne systemer skal kunne modstå levetidskravene i tabel 1 i bilag IV.

Or. en

(32024R1257)

Begrundelse

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.