Europäisches Parlament
2024-2029

Ausschuss für Umwelt, Klima und Lebensmittelsicherheit
Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz
Ausschuss für Verkehr und Tourismus

2025/0422(COD)

26.6.2026

ÄNDERUNGSANTRÄGE
1 - 170

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

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

Änderungsantrag 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) ***Im Draghi-Bericht 2024 über europäische Wettbewerbsfähigkeit[3] wurde hervorgehoben, dass die Anzahl und Komplexität der Vorschriften den Handlungsspielraum der*** Unternehmen der Union ***einschränken und sie daran hindern könnten, wettbewerbsfähig zu bleiben***. ***Eine detaillierte Analyse der*** Verordnungen (EG) Nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] ***deutete zudem auf einen*** übermäßigen Verwaltungsaufwand und übermäßige Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen ***hin***. ***Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist es angezeigt,*** bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden ***zu vereinfachen*** und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden ***zu verringern***, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes und der Sicherheitsleistung von Fahrzeugen geht.	(1) ***In ihren politischen Leitlinien für die Europäische Kommission 2024-2029 legte Präsidentin von der Leyen eine neue Vision für nachhaltigen Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa dar, einschließlich eines Deals für eine saubere Industrie, mit dem die geeigneten Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen, damit*** Unternehmen ***zur Erreichung der gemeinsamen Ziele*** der Union ***beitragen können***. ***Auf der Grundlage der im Rahmen des strategischen Dialogs über die Zukunft der Automobilindustrie geführten Gespräche und einer von der Kommission an über 130 Interessenträger versandten Umfrage benannte die Kommission neun mögliche Änderungen an den*** Verordnungen (EG) Nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates[7]***, die dazu beitragen können,*** einen übermäßigen Verwaltungsaufwand und übermäßige Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen ***zu verringern***. ***Mit diesen Änderungen sollen*** bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden ***vereinfacht*** und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden ***verringert werden***, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes und der Sicherheitsleistung von Fahrzeugen ***oder zulasten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, einschließlich ungeschützter Personen wie Fußgänger und Radfahrer,*** geht.

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_de

4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010,

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_de

4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010,

(EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(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 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Im Draghi-Bericht 2024 über	(1) Im Draghi-Bericht 2024 über

europäische Wettbewerbsfähigkeit[3] wurde hervorgehoben, dass die Anzahl und Komplexität der Vorschriften den Handlungsspielraum der Unternehmen der Union einschränken und sie daran hindern könnten, wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine detaillierte Analyse der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] deutete zudem auf ***einen übermäßigen Verwaltungsaufwand und übermäßige*** Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen ***hin***. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist es angezeigt, bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden zu ***vereinfachen und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden zu verringern***, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes und der Sicherheitsleistung von Fahrzeugen geht.

europäische Wettbewerbsfähigkeit[3] wurde hervorgehoben, dass die Anzahl und Komplexität der Vorschriften den Handlungsspielraum der Unternehmen der Union einschränken und sie daran hindern könnten, wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine detaillierte Analyse der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] deutete zudem auf ***die Notwendigkeit hin, die Verwaltungsprozesse neu zu bewerten, um die*** Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen ***zu senken***. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist es angezeigt, bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden zu ***straffen***, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes***,*** der Sicherheitsleistung von Fahrzeugen ***, der Sicherheit ihrer Insassen sowie der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer oder zulasten sicherer Arbeitsbedingungen für Fahrer*** geht.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_de

4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_de

4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und

Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen

Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen

(EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Änderungsantrag 3
Philippe Olivier

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Im Draghi-Bericht 2024 über europäische Wettbewerbsfähigkeit[3] wurde hervorgehoben, dass die Anzahl und Komplexität der Vorschriften den Handlungsspielraum der Unternehmen der Union einschränken und sie daran hindern könnten, wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine detaillierte Analyse der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] deutete zudem auf einen übermäßigen Verwaltungsaufwand und übermäßige Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen hin. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist es angezeigt, bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden zu vereinfachen und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden zu verringern, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes und der	(1) Im Draghi-Bericht 2024 über europäische Wettbewerbsfähigkeit[3] wurde hervorgehoben, dass die Anzahl und Komplexität der Vorschriften den Handlungsspielraum der Unternehmen der Union einschränken und sie daran hindern könnten, wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine detaillierte Analyse der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] und (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] deutete zudem auf einen übermäßigen Verwaltungsaufwand und übermäßige Kosten im Zusammenhang mit den darin festgelegten Anforderungen hin. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ***und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Fahrzeughersteller*** ist es angezeigt, bestimmte in den Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie festgelegte Verpflichtungen für die Hersteller und zuständigen Behörden zu vereinfachen ***oder gar zu streichen*** und unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen

Sicherheitsleistung von Fahrzeugen geht.

und Behörden zu verringern, ohne dass dies zulasten des Umweltschutzes und der Sicherheitsleistung von Fahrzeugen geht.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments

und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Begründung

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.

Änderungsantrag 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Während bestimmte Anforderungen vereinfacht werden können, um unnötige Belastungen und Kosten für Unternehmen und Behörden zu vermeiden, ist zugleich zu berücksichtigen, dass die EU mit ihren robusten und zukunftsorientierten Sicherheitsanforderungen eine maßgebliche Normgeberin ist; ihre Vorgaben stärken die Automobilbranche und deren Wettbewerbsfähigkeit, da sie den Ruf europäischer Marken in puncto Sicherheit festigen und die internationale Normungsdebatte – insbesondere im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – maßgeblich beeinflussen. Dieser Aspekt sollte auch bei der Erörterung weiterer Vereinfachungen und Ausnahmen von bestehenden Anforderungen berücksichtigt werden.

Or. en

Änderungsantrag 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[8] wurde ein Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilbranche gefordert, ***das*** die Kohärenz und Einheitlichkeit der	(2) Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[8] wurde ***anerkannt, dass der bestehende Rechtsrahmen Berechenbarkeit schafft und zur Erreichung der gemeinsamen politischen***

verschiedenen rechtlichen Anforderungen ***verbessert***.

[8] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final.

Ziele der Union beiträgt, während zugleich ein Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilbranche gefordert ***wurde***, ***um*** die Kohärenz und Einheitlichkeit der verschiedenen rechtlichen Anforderungen ***zu verbessern***.

[8] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final.

Or. en

Änderungsantrag 6
Maria Grapini

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[8] wurde ein Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilbranche gefordert, das die Kohärenz und Einheitlichkeit der verschiedenen rechtlichen Anforderungen verbessert.	(2) Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[8] wurde ein Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilbranche gefordert, das die Kohärenz und Einheitlichkeit der verschiedenen rechtlichen Anforderungen verbessert ***und für eine Verringerung des Verwaltungsaufwand sorgen soll***.
[8] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final.	[8] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final.

Or. ro

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Angesichts der rasanten technologischen Entwicklung automatisierter Fahrsysteme und des Bedarfs an einem harmonisierten Rechtsrahmen muss der bestehende Typgenehmigungsrahmen aktualisiert und zugleich effizienter gestaltet werden. Um Investitionen in größerem Umfang zu ermöglichen, sollten die Schwellenwerte für Kleinserien, die die Produktionsmengen von Fahrzeugen mit automatisierten Fahrsystemen begrenzen, unter bestimmten Voraussetzungen angehoben werden; außerdem sollten die Typgenehmigungsverfahren stärker und stufenweise an die technologische Entwicklung angepasst werden. Vollautomatisierte Fahrzeuge erzeugen die sicherheitsrelevanten Betriebsdaten, die für eine vollständige Typgenehmigung erforderlich sind, erst unter realen Einsatzbedingungen. Es ist daher angezeigt, innerhalb des bestehenden Rahmens für Kleinserien eine spezifische Zwischen-Typgenehmigung zu schaffen, die unionsweit anerkannt ist und die Erprobung sowie die kommerzielle Vorbereitungsphase automatisierter Fahrzeuge ermöglicht, sofern ein festgelegter bauartbedingter Einsatzbereich zugrunde liegt, eine verpflichtende Überwachung im Betrieb erfolgt und die Genehmigung nur für einen begrenzten Zeitraum gültig ist. Um Hindernisse für den Marktzutritt softwareorientierter Innovatoren abzubauen und ein wettbewerbsfähiges europäisches Ökosystem für Technologien des automatisierten Fahrens zu stärken, sollte das bestehende Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren

so angepasst werden, dass ein Basisfahrzeug eigenständig als bereit für die Integration eines automatisierten Fahrsystems (automated driving system, ADS[1a]) zertifiziert werden kann; mit einer solchen Zertifizierung wird bestätigt, dass die Hardware des Fahrzeugs die festgelegten Mindestanforderungen erfüllt, sodass eine nachfolgende Genehmigungsstufe ausschließlich die softwareseitige Ausstattung des automatisierten Fahrsystems umfasst.

[1a] Die Definition beruht auf Artikel 2 Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 der Kommission.

Or. en

Änderungsantrag 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2b) Das Fehlen harmonisierter Vorschriften für die Erprobung und den Einsatz automatisierter Fahrsysteme auf öffentlichen Straßen hat zu einem fragmentierten Regelungsumfeld in den Mitgliedstaaten geführt, was die Kosten für die Betreiber erhöht und eine breitere Einführung verhindert. Damit eine von einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung für die Erprobung oder den Einsatz automatisierter oder vollautomatisierter Fahrzeuge sowie Genehmigungen für grenzüberschreitende Testumgebungen, die für die Gewinnung der für eine breite Einführung und öffentliche Akzeptanz erforderlichen Betriebsdaten unerlässlich sind, im gesamten Gebiet der Union anerkannt werden, sollten auf

Unionsebene harmonisierte Mindestanforderungen festgelegt werden. Um die gegenseitige Anerkennung der Erprobung und des Einsatzes automatisierter oder vollautomatisierter Fahrzeuge zu unterstützen und zu koordinieren, sollte ein harmonisierter Mechanismus zur Erhebung und Übermittlung betriebsrelevanter Daten eingerichtet werden, der von der Kommission oder einer benannten Unionsstelle verwaltet wird. Darüber hinaus kann eine zielgerichtete und koordinierte öffentliche Finanzierung als Katalysator für private Investitionen wirken, das Technologierisiko verringern, das Vertrauen der Investoren stärken und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass privates Kapital in wirtschaftlich tragfähigem Umfang eingesetzt werden kann. Um diese Hebelwirkung zu maximieren, sollte die öffentliche Finanzierung durch die Union und die Mitgliedstaaten auf eine begrenzte Zahl besonders aussichtsreicher, groß angelegter und grenzüberschreitender Initiativen zur Entwicklung autonomer Fahrtechnik und -systeme ausgerichtet werden, unter anderem durch Instrumente wie Horizont Europa, die Fazilität „Connecting Europe“ und weitere künftige Programme im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens.

Or. en

Änderungsantrag 9
Philippe Olivier

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Zwar wird diese Verordnung für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts erlassen, doch unterstützt die	(4) Zwar wird diese Verordnung für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts erlassen, doch unterstützt die

Vereinfachung und Straffung von technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, von Prüfverfahren und Typgenehmigungsvorschriften auch das übergeordnete Ziel der Union***, die schrittweise Integration der Bewerberländer in den Unionsmarkt zu fördern***. Die vorliegende Verordnung fördert die Konvergenz regulatorischer Vorschriften, die Angleichung an die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und eine kohärente Umsetzung des Besitzstands der Union und trägt damit zum Abbau technischer Handelshemmnisse, zur Stärkung der integrierten europäischen Wertschöpfungsketten im Automobilsektor sowie zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobil-Ökosystems bei, ohne sich auf die Autonomie ***des Unionsrechts oder*** der ***Beschlussfassung*** auszuwirken.	Vereinfachung und Straffung von technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, von Prüfverfahren und Typgenehmigungsvorschriften auch das übergeordnete Ziel der Union. Die vorliegende Verordnung fördert die Konvergenz regulatorischer Vorschriften, die Angleichung an die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und eine kohärente Umsetzung des Besitzstands der Union und trägt damit zum Abbau technischer Handelshemmnisse, zur Stärkung der integrierten europäischen Wertschöpfungsketten im Automobilsektor sowie zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobil-Ökosystems bei, ohne sich auf die Autonomie ***und die Beschlussfassung*** der ***Mitgliedstaaten*** auszuwirken.

Or. fr

Begründung

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.

Änderungsantrag 10
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Der aktuelle Zeitplan für die Korrektur des Nutzfaktors (UF) im November 2026 und November 2027 muss beibehalten werden, damit die Verordnungen über CO_2-Emissionen, die Fahrzeugbesteuerung und die Verbraucherinformationen die Leistungsfähigkeit von aufladbaren Hybridfahrzeugen (PHEV) im realen Fahrbetrieb korrekt abbilden. Doch selbst nach diesen Korrekturen zeigen Daten aus dem realen Fahrbetrieb, dass PHEV Benzin verbrauchen und 1,7- bis 2-mal mehr CO_2 ausstoßen, als die offiziellen Werte nahelegen. Daher sollte der Nutzfaktor für neue PHEV ab 2030 im Einklang mit den neuesten Daten der On-Board-Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM-Einrichtung) aktualisiert werden. Ab dem genannten Jahr sollte der Nutzfaktor jährlich aktualisiert werden, wobei herstellerspezifische Werte auf der Grundlage der aus den OBFCM-Daten abgeleiteten Leistungsdaten anzuwenden sind.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Um die Arbeitsbedingungen der Fahrer, die Straßenverkehrssicherheit und den fairen Wettbewerb zu verbessern, schreiben die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des	(5) Um die Arbeitsbedingungen der Fahrer ***zu verbessern***, die Straßenverkehrssicherheit ***zu erhöhen*** und den fairen Wettbewerb ***zu fördern***, schreiben die Verordnungen (EG)

Europäischen Parlaments und des Rates[9] den Einbau eines Fahrtenschreibers in Nutzfahrzeugen eines Gewichts von über 3,5 Tonnen vor. Jedoch ist den Mitgliedstaaten nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gestattet, die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von dieser Anforderung auszunehmen.	Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates[9] den Einbau eines Fahrtenschreibers in Nutzfahrzeugen eines Gewichts von über 3,5 Tonnen ***als wesentliches Durchsetzungsinstrument für Lenk- und Ruhezeiten*** vor. Jedoch ist den Mitgliedstaaten nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gestattet, die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von dieser Anforderung auszunehmen***, sofern diese Ausnahmen die Ziele von Artikel 1 dieser Verordnung nicht beeinträchtigen, also die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern des Binnenverkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Straßenverkehrssicherheit sowie die Förderung verstärkter Überwachungs- und Durchsetzungsverfahren durch die Mitgliedstaaten und verbesserter Arbeitsverfahren im Straßenverkehrsgewerbe***.
[9] Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Änderungsantrag 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. ***So stellt die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen erheblichen Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer dar und bremst die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge aus***.	(6) Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. ***Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von über 3,5 Tonnen stellen jedoch aufgrund ihres Gewichts und der potenziellen Folgen eines Zusammenstoßes mit anderen Verkehrsteilnehmern weiterhin ein ernstes Sicherheitsrisiko dar. Wird für diese Fahrzeuge der Einsatz von Fahrtenschreibern vorgeschrieben, kann dies dazu beitragen, die genannten Risiken zu verringern, insbesondere dadurch, dass ermüdungsbedingte Unfälle vermieden und faire Arbeitsbedingungen gefördert werden. Obwohl einige Elektro-Vans derzeit mehr als 3,5 Tonnen wiegen, besteht dank Fortschritten im Batteriedesign und des Einsatzes leichter Materialien ein erhebliches Potenzial, ihr Gewicht zu verringern. Es ist daher notwendig, einen rascheren Übergang zu leichteren Elektro-Vans zu fördern, da diese den Nutzern zusätzliche Vorteile bieten: eine höhere Energieeffizienz und damit geringere Ladekosten, gesellschaftliche Vorteile durch eine geringere Belastung der Straßeninfrastruktur sowie Sicherheitsvorteile infolge reduzierter Unfallfolgen.***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) ***Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. So stellt die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen erheblichen Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer dar und bremst die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge aus***.	(6) ***Die 3,5-Tonnen-Schwelle, ab der die Vorschriften über Fahrtenschreiber gelten, wurde zu einem Zeitpunkt festgelegt, als leichte Nutzfahrzeuge noch nicht mit der heute verpflichtenden Sicherheits- und Emissionsausrüstung ausgestattet waren. Diese Ausrüstung kann die Nutzlast verringern und dazu führen, dass moderne Vans mit unterschiedlichen Antriebsarten diese Schwelle überschreiten, obwohl sie die gleichen innerstaatlichen Transportvorgänge ausführen wie leichtere Fahrzeuge. Außerdem hat die Union in der Richtlinie (EU) 2025/2205, die es Inhabern eines Führerscheins der Klasse B erlaubt, solche Fahrzeuge zu führen, eine Obergrenze von 4,25 Tonnen als angemessen für diese Fahrzeugklasse anerkannt. Es ist daher angebracht, die einschlägigen Grenzwerte in dieser Verordnung anzugleichen und zugleich den Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit innerstaatlichen Beförderungen zu wahren.***

Or. en

Änderungsantrag 14
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Aufgrund ***des Batteriegewichts*** überschreiten ***batteriebetriebene leichte***	(6) Aufgrund ***der derzeit verpflichtenden Sicherheitsausrüstung in***

Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014***, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter*** Nutzfahrzeuge ***mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. So stellt die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen erheblichen Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer dar und bremst die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge aus.***

leichten Nutzfahrzeugen, tendieren sie dazu, das Gewicht von 3,5 Tonnen zu überschreiten und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014. ***Unabhängig vom Antrieb sollte der Regelungsrahmen für schwere Nutzfahrzeuge erst ab einem Gewicht von 4,25 Tonnen für leichte*** Nutzfahrzeuge ***gelten***.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) ***Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene*** leichte ***Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. So stellt die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen erheblichen Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer dar und bremst die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge aus.***	(6) ***Die 3,5-Tonnen-Schwelle, ab der die Vorschriften über Fahrtenschreiber gelten, wurde festgelegt, bevor*** leichte ***Nutzfahrzeuge mit der heute verpflichtenden Sicherheits- und Emissionsausrüstung ausgestattet wurden; diese Ausrüstung verringert die Nutzlast erheblich und führt dazu, dass moderne Vans aller Antriebsarten diese Schwelle überschreiten, obwohl sie dieselben innerstaatlichen Beförderungen durchführen wie leichtere Fahrzeuge. Außerdem hat die Union in der Richtlinie (EU) 2025/2205, die es Inhabern eines Führerscheins der Klasse B erlaubt, solche Fahrzeuge zu führen, bereits eine Obergrenze von 4,25 Tonnen als angemessen für diese Fahrzeugklasse anerkannt. Es ist inkohärent, an der***

	3,5-Tonnen-Schwelle für die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers festzuhalten, die die Union an anderer Stelle faktisch aufgegeben hat; daher sollten die einschlägigen Grenzwerte in dieser Verordnung entsprechend angepasst werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. So ***stellt*** die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen ***erheblichen*** Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer ***dar*** und ***bremst*** die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge ***aus***.	(6) Aufgrund des Batteriegewichts überschreiten batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen und unterliegen somit den Anforderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, obgleich ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter diese Verordnungen fallen. So ***kann*** die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 einen ***zusätzlichen*** Aufwand für Fahrzeugbetreiber und Fahrer ***darstellen*** und die weitere Verbreitung batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge ***ausbremsen***.

Or. en

Änderungsantrag 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts bis 4,25 Tonnen gestrichen werden.	***entfällt***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts bis 4,25 Tonnen gestrichen werden.	***entfällt***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) ***Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in batteriebetriebene*** leichte ***Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts*** bis 4,25 Tonnen ***gestrichen werden***.	(7) Leichte ***Nutzfahrzeuge im Gewichtsbereich von 3,5*** bis 4,25 Tonnen ***werden überwiegend von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Handwerksbetrieben eingesetzt, die bei innerstaatlichen Fahrten Werkzeuge und Materialien mitführen. Die Verpflichtungen zur Nutzung von Fahrtenschreibern verursachen wiederkehrende Verwaltungs- und Ausrüstungskosten, die für solche Einsätze unverhältnismäßig sind. Sofern die Güterbeförderung nicht als entgeltliche Beförderung für Dritte erfolgt, sondern auf eigene Rechnung des Unternehmens oder des Fahrers, und sofern das Fahren nicht die Haupttätigkeit des Fahrzeugführers darstellt, ist es daher angemessen, alle Fahrzeuge in diesem Gewichtsbereich von dieser Verpflichtung auszunehmen; eine solche Ausnahmeregelung sollte unabhängig vom Antrieb gelten und auf die Funktion und Masse des Fahrzeugs bezogen sein, damit konventionelle oder Hybridfahrzeuge mit identischen Aufgaben nicht willkürlich schlechtergestellt werden.***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, ***sollte*** die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in	(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, ***sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben,***

batteriebetriebene leichte ***Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts*** bis 4,25 Tonnen ***gestrichen werden***.	die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in leichte ***Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen*** bis ***höchstens*** 4,25 Tonnen ***unabhängig von deren Antrieb zu streichen, sofern diese Fahrzeuge ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden***.

Or. en

Begründung

Mit einer solchen Ausnahmeregelung sollte der unverhältnismäßige Verwaltungsaufwand für kleine und mittlere Unternehmen sowie Handwerksbetriebe verringert werden, wobei die bestehenden nationalen Straßenverkehrsordnungen, Durchsetzungsbefugnisse und Arbeitszeitvorschriften sollten unberührt bleiben sollten.

Änderungsantrag 21
Philippe Olivier

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts bis 4,25 Tonnen gestrichen werden.	(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge eines Gewichts bis 4,25 Tonnen ***auf nationaler Ebene*** gestrichen werden ***und nur dann gelten, wenn solche Fahrzeuge für die internationale Güterbeförderung eingesetzt werden***.

Or. fr

Begründung

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.

Änderungsantrag 22
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in ***batteriebetriebene leichte Elektronutzfahrzeuge*** eines Gewichts bis 4,25 Tonnen gestrichen werden.	(7) Um unnötige Kosten für Fahrzeughersteller und -betreiber, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen, gering zu halten, sollte die Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers in ***jede Art leichter Nutzfahrzeuge*** eines Gewichts bis 4,25 Tonnen gestrichen werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Intelligente Fahrtenschreiber können nicht nur als wichtiges Instrument für die Durchsetzung der EU-Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten dienen, sondern auch als sichere und zuverlässige Datenquelle, die

effizientere Verfahren im Logistik- und Flottenmanagement ermöglicht, einschließlich einer verbesserten Planung, Überwachung und Ressourcenzuweisung.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7b) Damit Fahrtenschreiber als wichtiges Instrument für die Durchsetzung der Unionsvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten wirken und zu einer einheitlichen Durchsetzung, zu fairem Wettbewerb und zum Schutz der Beschäftigten im Straßenverkehr in der gesamten Union beitragen können, müssen sie mit den von den Durchsetzungsbehörden verwendeten Geräten und Systemen interoperabel sein.

Or. en

Änderungsantrag 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge gelten, die ausschließlich	***entfällt***

im Inlandstransport eingesetzt werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden.	***entfällt***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte ***Elektro-Nutzfahrzeuge*** gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden.	(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte ***Nutzfahrzeuge*** gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden. ***Durch diese Ausnahmeregelung, die ausschließlich die Aufzeichnungspflicht betrifft, entfällt der doppelte Verwaltungsaufwand für Unternehmen, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen sowie für Handwerksbetriebe. Sie berührt weder die Arbeitszeitregelungen nach Richtlinie 2002/15/EG noch die***

Anforderungen zur Verwendung eines Fahrtenschreibers bei grenzüberschreitenden Beförderungen oder bei Kabotage mit Fahrzeugen mit einer Masse von mehr als 2,5 Tonnen gemäß der Verordnung (EU) 2020/1054. Auch die innerstaatlichen Straßenverkehrsordnungen und Durchsetzungsbefugnisse bleiben durch die Ausnahmeregelung unberührt.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte ***Elektro-Nutzfahrzeuge*** gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden.	(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte ***Nutzfahrzeuge*** gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden. ***Diese Ausnahmeregelung betrifft nur die Aufzeichnungspflicht und schwächt in keiner Weise den Schutz der Fahrer. Die Arbeitszeitregelungen nach Richtlinie 2002/15/EG gelten weiterhin uneingeschränkt für alle betroffenen Fahrer, und für grenzüberschreitende Beförderungen und Kabotage mit Fahrzeugen mit einer Masse von mehr als 2,5 Tonnen gelten weiterhin die Anforderungen zur Verwendung eines Fahrtenschreibers gemäß der Verordnung (EU) 2020/1054. Dadurch wird ein doppelter Verwaltungsaufwand beseitigt, ohne dass die bestehenden sozialen Schutzmaßnahmen oder die Straßenverkehrssicherheit davon berührt werden.***

Or. en

Änderungsantrag 29
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte ***Elektro-Nutzfahrzeuge*** gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden.	(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher nur für leichte Nutzfahrzeuge gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden. ***Diese Ausnahmeregelung betrifft nur die Aufzeichnungspflicht und schwächt in keiner Weise den Schutz der Fahrer. Die Arbeitszeitregelungen nach Richtlinie 2002/15/EG gelten weiterhin uneingeschränkt für alle betroffenen Fahrer, und für grenzüberschreitende Beförderungen und Kabotage mit Fahrzeugen mit einer Masse von mehr als 2,5 Tonnen gelten weiterhin die Anforderungen zur Verwendung eines Fahrtenschreibers gemäß der Verordnung (EU) 2020/1054. Dadurch wird ein doppelter Verwaltungsaufwand beseitigt, ohne dass die bestehenden sozialen Schutzmaßnahmen oder die Straßenverkehrssicherheit davon berührt werden.***

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) ***Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie*** sollte ***daher nur für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge*** gelten, ***die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden***.	(8) ***Um das wirksame Funktionieren des Binnenmarkts sicherzustellen und die grenzüberschreitende Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen und nicht mehr als 4,25 Tonnen zu erleichtern,*** sollte ***die Ausnahmeregelung für emissionsfreie leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N2 mit einer Masse zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen*** gelten, ***unabhängig davon, ob sie im innerstaatlichen oder im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden***.

Or. en

Begründung

Die derzeitigen EU-Rechtsvorschriften benachteiligen leichte Elektro-Nutzfahrzeuge (3,5 - 4,25 Tonnen), da sie aufgrund ihres Batteriegewichts den Pflichten zur Verwendung von Fahrtenschreibern und Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, die für gleichwertige, mit fossilen Brennstoffen betriebene Vans nicht gelten. Diese Diskrepanz behindert die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge durch kleine und mittlere Unternehmen, beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller und untergräbt die Klimaziele der EU. Um diese Nachteile zu beheben und einen umweltfreundlicheren Verkehr zu fördern, wird vorgeschlagen, emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N2 von diesen Gerätepflichten auszunehmen und die strikte Beschränkung auf den regionalen Verkehr aufzuheben.

Änderungsantrag 31
Maria Grapini

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher ***nur*** für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge gelten, die ausschließlich im Inlandstransport eingesetzt werden.	(8) Es ist Sache der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob sie diese Ausnahmeregelung nutzen, und sie sollte daher für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge gelten, die ausschließlich im Inlandstransport ***und Nicht-Inlandstransport*** eingesetzt werden.

Or. ro

Änderungsantrag 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Um den Aufwand zu verringern, der nicht berufsmäßigen Fahrern, die große Wohnmobile zu nichtgewerblichen Zwecken nutzen, durch den Einbau und die Nutzung eines Fahrtenschreibers entsteht, und diesbezüglich mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen abzumildern, sollten die nationalen Behörden solche Fahrzeuge und deren Betrieb von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und vom Einsatz eines Fahrtenschreibers ausnehmen dürfen, sofern die Ziele gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung nicht gefährdet sind.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Um den Aufwand zu verringern, der nicht berufsmäßigen Fahrern, die große Wohnmobile zu nichtgewerblichen Zwecken nutzen, durch den Einbau und die Nutzung eines Fahrtenschreibers entsteht, und diesbezüglich mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach solchen	(9) Um den Aufwand zu verringern, der nicht berufsmäßigen Fahrern, die große Wohnmobile zu nichtgewerblichen Zwecken nutzen, durch ***die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sowie durch*** den Einbau und die Nutzung eines Fahrtenschreibers entsteht, und ***um***

Fahrzeugen abzumildern, sollten die nationalen Behörden solche Fahrzeuge und deren Betrieb von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und vom Einsatz eines Fahrtenschreibers ausnehmen dürfen, sofern die Ziele gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung nicht gefährdet sind.	diesbezüglich mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen abzumildern, sollten die nationalen Behörden solche Fahrzeuge und deren Betrieb von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und vom Einsatz eines Fahrtenschreibers ausnehmen dürfen, sofern die Ziele gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung nicht gefährdet sind.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Um ***den Aufwand zu verringern, der nicht berufsmäßigen Fahrern***, die große Wohnmobile zu nichtgewerblichen Zwecken nutzen, durch den Einbau und die Nutzung eines Fahrtenschreibers entsteht, und diesbezüglich mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen abzumildern, sollten die nationalen Behörden solche Fahrzeuge und deren Betrieb von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und vom Einsatz eines Fahrtenschreibers ausnehmen dürfen, sofern die Ziele gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung nicht gefährdet sind.	(9) Um ***Rechtssicherheit hinsichtlich des Einbaus und der Nutzung eines Fahrtenschreibers für nicht berufsmäßige Fahrer zu schaffen***, die große Wohnmobile zu nichtgewerblichen Zwecken nutzen, und ***um*** diesbezüglich mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen abzumildern, sollten die nationalen Behörden solche Fahrzeuge und deren Betrieb von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und vom Einsatz eines Fahrtenschreibers ausnehmen dürfen, sofern die Ziele gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung nicht gefährdet sind.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates gestattet die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf Geräuschpegel und akustische Fahrzeug-Warnsysteme entweder nach der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates[10] oder über die UN-Regelungen, darunter die Regelungen Nr. 138[11], Nr. 51[12] und Nr. 59[13] der UNECE. Dieses Parallelsystem birgt die Gefahr einer Marktfragmentierung. Darüber hinaus ist die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 aufgrund mangelnder Aktualisierung im Vergleich zu den drei oben genannten UNECE-Regelungen inzwischen veraltet. Um einen kohärenten Rahmen und eine vollständige Angleichung an die UN-Regelungen zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 aufgehoben und Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 dahin gehend geändert werden, dass nur die Einhaltung der geltenden UN-Regelungen maßgeblich ist.	(10) Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates gestattet die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf Geräuschpegel und akustische Fahrzeug-Warnsysteme entweder nach der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates[10] oder über die UN-Regelungen, darunter die Regelungen Nr. 138[11], Nr. 51[12] und Nr. 59[13] der UNECE. Dieses Parallelsystem birgt die Gefahr einer Marktfragmentierung. Darüber hinaus ist die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 aufgrund mangelnder Aktualisierung im Vergleich zu den drei oben genannten UNECE-Regelungen inzwischen veraltet. Um einen kohärenten Rahmen und eine vollständige Angleichung an die UN-Regelungen zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 aufgehoben und Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 dahin gehend geändert werden, dass nur die Einhaltung der geltenden UN-Regelungen maßgeblich ist. ***Diese Angleichung sollte weder zu einer Verringerung des Schutzes vor Verkehrslärm führen noch die Union daran hindern, strengere Anforderungen zu erlassen, wenn dies zum Schutz der öffentlichen Gesundheit, ungeschützter Verkehrsteilnehmer und der städtischen Umwelt erforderlich ist.***
[10] Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014,	[10] Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014,

S. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regelung Nr. 138 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit [2017/71] (ABl. L 9 vom 13.1.2017, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regelung Nr. 51 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen [2018/798] (ABl. L 138 vom 4.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regelung Nr. 59 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Austauschschalldämpferanlagen [2025/844] (ABl. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

S. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regelung Nr. 138 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit [2017/71] (ABl. L 9 vom 13.1.2017, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regelung Nr. 51 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen [2018/798] (ABl. L 138 vom 4.6.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regelung Nr. 59 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Austauschschalldämpferanlagen [2025/844] (ABl. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a) Die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit der Ladeinfrastruktur in allen Mitgliedstaaten sind entscheidende Voraussetzungen für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen, da

sie die Kaufentscheidungen von Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen maßgeblich beeinflussen. Investitionen in eine flächendeckende und interoperable Ladeinfrastruktur sind daher unerlässlich, um die Verbreitung emissionsfreier Mobilität voranzubringen und die elektrische Nutzung von aufladbaren Hybridfahrzeugen zu stärken, sodass diese ihren vorgesehenen Beitrag zur Minderung der CO_2-Emissionen leisten können. Um die Verbraucherfreundlichkeit zu verbessern, die grenzüberschreitende Mobilität zu erleichtern und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu unterstützen, ist eine angemessene Ladeinfrastruktur in der gesamten Union erforderlich.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a) Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung den geltenden regulatorischen Anforderungen entsprechen, sollten nicht allein aufgrund des Inkrafttretens neuer technischer Vorschriften nachträglichen Beschränkungen ihrer Zulassung, ihres Verkaufs oder ihrer Inbetriebnahme unterliegen; Schutzmaßnahmen oder Korrekturmaßnahmen sollten weiterhin möglich sein, wenn Fahrzeuge eine ernste Gefahr für die Sicherheit oder die Umwelt darstellen; ebenso sollte der Erlass künftiger Maßnahmen auf der Grundlage hinreichend belegter Nachweise nicht

ausgeschlossen werden.

Or. en

Begründung

Um die Marktfragmentierung und den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die aus nicht harmonisierten einzelstaatlichen Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien entstehen – etwa unterschiedlichen Quoten- oder Stichtagsmechanismen –, sollte der Zulassungsrahmen vereinfacht werden. Die derzeitigen Verfahren verursachen sowohl für die Industrie als auch für die zuständigen nationalen Behörden einen unnötigen Verwaltungsaufwand. Wenn das Herstellungsdatum eines Fahrzeugs vor dem Zeitpunkt liegt, ab dem eine neue rechtliche Anforderung gilt, sollte daher dessen Konformitätsbescheinigung gültig bleiben, sodass aufwendige Ausnahmeregelungen für auslaufende Serien entfallen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die	(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch ***und ist eine notwendige Voraussetzung, um die Entwicklung und Installation bidirektionaler Ladepunkte voranzubringen. Zugleich bieten die Batterien von Elektrofahrzeugen ein großes Potenzial, Strom aus erneuerbaren Energiequellen vorübergehend zu speichern und über bidirektionales Laden in das Netz zurückzuspeisen, wenn er von Unternehmen und Haushalten nicht benötigt wird***. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter

Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.

technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger) ***oder des überarbeiteten Rahmens für Messgeräte (Richtlinie (EU) 2026/706[15a]). Für Zwecke des bidirektionalen Ladens gilt gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001[15b] (RED III) und Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/1542[15c] (Batterieverordnung), dass Fahrzeuge Daten aufzeichnen müssen, die die Hersteller bereitstellen müssen***. Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, ***unter Wahrung der Kohärenz mit den Anforderungen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III), der Batterieverordnung und der Datenverordnung[15d]*** technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.

---

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI:

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Richtlinie (EU) 2026/706 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2026 zur Änderung der Richtlinie 2014/32/EU im Hinblick auf Messanlagen für Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge und Druckgaszapfsäulen sowie Elektrizitäts- und Gaszähler und Messgeräte für thermische Energie (ABl. L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L 191 vom 28.7.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15d] Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2023 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie (EU) 2020/1828 (Datenverordnung) (ABl. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj ***).***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Da ***sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und*** die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und ***eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“)*** möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung	(11) Da die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und ***ein interoperables intelligentes Laden („Smart Recharging“)*** möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und

(EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.

Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen. ***Diese Befugnis sollte sich auf die physische Verbindung und das Kommunikationsprotokoll für das unidirektionale intelligente Laden beschränken – also auf die Frage, welcher Stecker, welches Kabel und welches Kommunikationsformat verwendet wird – und auf den von der Union bereits gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegten Standards aufbauen, insbesondere auf dem kombinierten Ladesystem („Combined Charging System“) und bei schweren Nutzfahrzeugen auf dem Megawatt-Ladesystem. Jede Teilnahme an Diensten für die Netzintegration eines Fahrzeugs oder für die bidirektionale Energieübertragung sollte freiwillig bleiben und die ausdrückliche und widerrufliche Zustimmung des Fahrzeughalters erfordern; die Befugnis sollte keine indirekten Verpflichtungen für Fahrzeughalter begründen, Daten weiterzugeben oder an Netzausgleichsmechanismen teilzunehmen.***

---

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Änderungsantrag 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um ***die*** Interoperabilität ***von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz*** zu gewährleisten, sollte die Kommission ***daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden,*** technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern	(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um ***eine solche*** Interoperabilität zu gewährleisten, sollte die Kommission ***einen delegierten Rechtsakt erlassen, in dem*** technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen

aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen ***festzulegen***.

(OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen ***festgelegt werden***. ***In dem delegierten Rechtsakt sollte außerdem eine Kennzeichnung der Bereitschaft zur Netzintegration eines Fahrzeugs (V2G) festgelegt werden, die in die Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge aufzunehmen ist, sowie eine entsprechende Methodik zur Überprüfung der Einhaltung. Um einen zeitnahen und kohärenten Unionsrahmen sicherzustellen, sollte der delegierte Rechtsakt innerhalb eines in der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegten Zeitrahmens erlassen werden.***

---

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Änderungsantrag 41
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt,	(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt,

wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen. ***Diese Befugnis sollte sich auf die physische Verbindung und das Kommunikationsprotokoll beschränken.***

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Änderungsantrag 42
Maria Grapini

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist.	(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt, wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). ***Das Fehlen eines harmonisierten Ansatzes könnte zur Fragmentierung des Binnenmarktes und zur Schaffung ungleicher Bedingungen für die Nutzer führen.*** Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene

Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.	Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte die Kommission daher in der Verordnung (EU) 2018/858 befugt werden, technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.
[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. ro

Änderungsantrag 43
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt,	(11) Da sich die Technologie batteriebetriebener Elektrofahrzeuge rasant weiterentwickelt und die Zahl der Elektrofahrzeuge auf dem Markt zunimmt,

wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte ***die Kommission daher*** in der Verordnung (EU) 2018/858 ***befugt werden,*** technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen.

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

wird die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz zunehmend kritisch. Ein harmonisierter Ansatz der Interoperabilität auf Unionsebene ist unverzichtbar, um die Fragmentierung bestimmter, außerhalb des Fahrzeug-Typgenehmigungsrahmens entwickelter technischer Anforderungen zu vermeiden. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der überarbeiteten Netzkodizes (ein in der Verordnung (EU) 2016/1388[14] der Kommission festgelegter Netzkodex für den Lastanschluss und ein in der Verordnung (EU) 2016/631[15] der Kommission festgelegter Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger). Daher müssen die Fahrzeuge bestimmte technische Anforderungen erfüllen, damit gewährleistet ist, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge harmonisierte Fähigkeiten aufweisen, und eine interoperable Netzintegration der Fahrzeuge („Vehicle-to-Grid“) möglich ist. Um die Interoperabilität von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Stromnetz zu gewährleisten, sollte in der Verordnung (EU) 2018/858 ***eine zeitgebundene Vorgabe vorgesehen werden, innerhalb welcher die Kommission*** technische Anforderungen in Bezug auf die Kommunikations- und Hardware-Schnittstelle von reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen festzulegen ***hat***.

[14] Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss (ABl. L 223 vom 18.8.2016, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (ABl. L 112 vom 27.4.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(11a) Die gemäß dieser Verordnung ermöglichte Interoperabilität verbindet Fahrzeuge dauerhaft und bidirektional mit der Ladeinfrastruktur und dem Stromnetz und macht die Cybersicherheit vernetzter Fahrzeuge damit zu einem wesentlichen Bestandteil der Sicherheit des Energiesystems. Fahrzeuge, die kontinuierlich mit externen Servern kommunizieren und Softwareaktualisierungen über Funk erhalten, weisen dieselben sicherheitsrelevanten Probleme auf wie die bereits im Rahmen des 5G-Cybersicherheitsinstrumentariums behandelten Themen zu Telekommunikations- und Energieinfrastrukturausrüstung. Dieses Instrumentarium ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Anbieter mit hohem Risiko auf der Grundlage einer koordinierten Risikobewertung von kritischen Funktionen auszuschließen, statt sie kategorisch aufgrund ihrer Herkunft von diesen Funktionen fernzuhalten. Die Kommission sollte daher prüfen, ob ein europäischer Rahmen für die Cybersicherheit

vernetzter Fahrzeuge erforderlich ist, und dabei auf der risikobasierten Logik des 5G-Cybersicherheitsinstrumentariums aufbauen; gegebenenfalls sollte sie einen entsprechenden Vorschlag vorlegen. Solange ein solcher Rahmen noch nicht besteht, sollten die Mitgliedstaaten die Zuständigkeit behalten, in kritischen Anwendungsfällen – etwa in der Nähe von Verteidigungsanlagen, bei kritischer nationaler Infrastruktur oder bei Fahrzeugflotten der öffentlichen Verwaltung – verhältnismäßige Maßnahmen zu ergreifen, sofern dies gerechtfertigt ist.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(11a) Die Einführung zusätzlicher Flexibilität bei der Einhaltung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/63)) wird die weitere Nutzung von Verbrennungsmotoren ermöglichen. Diese Flexibilität darf die Ziele der Union in den Bereichen Klima, Luftqualität und öffentliche Gesundheit nicht beeinträchtigen. Um die Kohärenz zwischen den CO_2-Emissionsnormen und den Vorschriften zur Typgenehmigung der Union zu wahren, sollte die Kommission prüfen, ob die Verordnung (EU) 2024/1257 (Euro-7-Rahmen) weiterhin wirksam zur Unterstützung des Übergangs zu emissionsfreier Mobilität beiträgt – unter anderem durch robuste Anforderungen an Schadstoffemissionen,

die Dauerhaltbarkeit von Batterien und die Leistung von Fahrzeugen unter realen Betriebsbedingungen. Wird bei der Bewertung festgestellt, dass regulatorische Flexibilität Risiken birgt – etwa indem sie Emissionsminderungen verzögert, die Nutzung umweltschädlicherer Fahrzeuge verlängert oder die Erreichung des Klimaneutralitätsziels der Union beeinträchtigt –, sollte die Kommission geeignete legislative Maßnahmen zur Stärkung des Euro-7-Rahmens in Betracht ziehen.

Or. en

(Verordnung (EU) 2019/63 und Verordnung (EU) 2024/1257)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) ***Motor des Übergangs*** zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr ***war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht***. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (***längerer Übergangszeitraum*** im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche ***Vorteile*** (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche ***Vorteile*** (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur ***Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge*** beitragen.	(12) ***Der Übergang*** zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr ***erfordert Regelungsrahmen, mit denen eine echte Reduzierung der Emissionen gefördert und zugleich die Technologieneutralität, die Wahlfreiheit der Verbraucher und eine erschwingliche Mobilität gewahrt werden***. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (***längere Übergangszeiträume*** im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche ***Maßnahmen*** (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche ***Maßnahmen*** (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur ***Markteinführung hocheffizienter emissionsfreier Fahrzeuge*** beitragen. ***Bei der Ausgestaltung solcher Maßnahmen***

Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.	***sollten objektive emissionsrelevante Kriterien wie Energieverbrauch, Fahrzeuggewicht und technologische Effizienz stärker berücksichtigt werden. Eine geringe Fahrzeuggröße führt nicht zwangsläufig zu niedrigeren Anschaffungs- oder Betriebskosten. Kleine Elektrofahrzeuge werden überwiegend als Zweitwagen genutzt, während einkommensschwächere Haushalte meist auf den Gebrauchtwagenmarkt zurückgreifen und häufig nur eingeschränkten Zugang zur Ladeinfrastruktur haben; zugleich sind viele Haushalte, insbesondere Familien, auf Fahrzeuge angewiesen, die ausreichende Sitzplatzkapazität, Stauraum und Reichweite für ihre täglichen Mobilitätsbedürfnisse bieten. Vor diesem Hintergrund sollte mit Blick auf eine erschwingliche und nachhaltige Mobilität angestrebt werden, nicht nur kleinere Fahrzeuge zu fördern, sondern auch größere Familienfahrzeuge einzubeziehen, sofern diese ein hohes Maß an Energieeffizienz erreichen. Deshalb sollte die Ausgestaltung eines differenzierten Regelungsrahmens auf objektiven und messbaren emissionsrelevanten Parametern beruhen, insbesondere auf der Energieeffizienz. Ein solcher Ansatz würde zur Verringerung der CO_2-Emissionen beitragen, technologieneutrale Innovationen fördern und die Anreize für kontinuierliche Effizienzsteigerungen in allen Fahrzeugsegmenten stärken. Allerdings ist es möglich, dass Kriterien, die auf der Fahrzeuglänge beruhen, geringfügige Anpassungen der Abmessungen begünstigen, damit regulatorische Vorteile erzielt werden, ohne dass Verbesserungen der technologischen Effizienz und der Erschwinglichkeit unmittelbar honoriert werden.***

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. ***Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden,*** damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. ***Allerdings*** enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines ***Elektrofahrzeug***“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die ***bestehende Fahrzeugklasse*** M1 einzufügen.	(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. Damit sich dieser Übergang ***unter Wahrung der Technologieneutralität*** weiterhin kontinuierlich vollzieht***, müssen emissionsfreie Fahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge erschwinglicher werden und zugleich muss das Spektrum der auf dem Markt verfügbaren Technologien erweitert werden, indem reine Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellen- und andere wasserstoffbetriebene Fahrzeuge sowie Verbrenner- oder Hybridfahrzeuge, die ausschließlich mit CO_2-neutralem Kraftstoff betrieben werden, gefördert werden***. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. ***Obwohl der Begriff des emissionsfreien Fahrzeugs in der Verordnung (EU) 2019/631 eingeführt wird,*** enthält der Typgenehmigungsrahmen ***der Union*** derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines ***emissionsfreies Fahrzeug***“. Daher ist es an der Zeit, eine ***neue*** Unterklasse ***emissionsfreier***

Fahrzeuge in die ***bestehenden Fahrzeugklassen*** M1 ***und N1*** einzufügen. ***Die Bestimmung des Begriffs „kleines emissionsfreies Fahrzeug“ als Unterklasse der Fahrzeugklassen M1 und N1 in dieser Verordnung ist mit der Definition emissionsfreier Fahrzeuge oder den Bestimmungen über Begünstigungen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates oder mit Niedrigemissionsanforderungen im Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Aufträge und staatlichen Förderregelungen verknüpft und gegebenenfalls mit daraus resultierenden Änderungen der Vorschriften über die Typgenehmigung. Daher sollte die Kommission im Falle legislativer Entwicklungen in diesen Bereichen die Befugnis erhalten, diese im Wege delegierter Rechtsakte in die Typgenehmigungsvorschriften zu übernehmen.***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (***längerer***	(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen***, was zugleich zu dem ausgeprägteren Trend hin zu größeren und schwereren Fahrzeugen auf den Straßen beigetragen hat***. Elektrofahrzeuge müssen jedoch ***für Verbraucher*** erschwinglicher werden,

Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht***, seine Auswirkungen breiter greifen und ein fairer Wettbewerb auf dem Binnenmarkt gewährleistet ist***. ***Maßnahmen zur Förderung kleinerer und erschwinglicherer Elektrofahrzeuge sollten weiterhin mit den Sicherheitszielen der Union im Einklang stehen, auch im Hinblick auf den Schutz der Insassen und ungeschützter Verkehrsteilnehmer.*** Gezielte Regulierungsmaßnahmen (gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge ***und zur Stärkung des Vertrauens der Verbraucher*** beitragen. ***Um Arbeitsplätze, Qualifikationen und die industrielle Wertschöpfung innerhalb der EU zu schützen, sollten Hersteller Anreize erhalten, in kleine Elektrofahrzeuge zu investieren, unter anderem durch die Bevorzugung von Produkten „Made in EU“ bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und der Dekarbonisierung von Unternehmensflotten, wie in der Verordnung (EU) XXXX/XXXX[15e] [Vorschlag zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen zur Beschleunigung der Verstärkung der industriellen Kapazitäten und der Dekarbonisierung in strategischen Sektoren] (Verordnung zur industriellen Beschleunigung) vorgesehen ist.*** Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. ***Um den Regulierungsrahmen zu präzisieren, die Umsetzung dieser Maßnahmen zu erleichtern und die Kohärenz des Binnenmarkts sicherzustellen,*** ist es ***daher*** an der Zeit, eine Unterklasse in die

bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

_____

*[15e] **Verordnung (EU) XXXX/XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen zur Beschleunigung der Verstärkung der industriellen Kapazitäten und der Dekarbonisierung in strategischen Sektoren sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 und (EU) 2024/3110 (ABl. ...).***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-***Elektrofahrzeugmodellen***. ***Elektrofahrzeuge*** müssen jedoch ***erschwinglicher werden***, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner ***Elektrofahrzeuge*** beitragen. ***Allerdings enthält*** der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine	(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-***Fahrzeugmodellen***. ***Emissionsarme Fahrzeuge*** müssen jedoch ***erschwinglich und allgemein verfügbar sein***, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner ***in der Union hergestellter, emissionsarmer Fahrzeuge*** beitragen. ***Dem Ziel der Erschwinglichkeit wird am***

verbindliche ***Bestimmung des Begriffs*** **„**kleines ***Elektrofahrzeug“. Daher*** ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

besten entsprochen, wenn die Unterklasse anhand der Emissionsleistung des Fahrzeugs und nicht anhand einer einzelnen Antriebstechnologie definiert wird. Die Förderfähigkeit sollte daher alle Fahrzeuge umfassen, die unabhängig von ihrer Antriebsart gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631 als emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge gelten, einschließlich der Fahrzeuge, die mit erneuerbaren Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nummer 22a der Richtlinie (EU) 2018/2001 betrieben werden, wie Biokraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nummer 33 dieser Richtlinie und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Nummer 36 dieser Richtlinie. Da der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche ***Begriffsbestimmung für ein solches*** kleines ***Fahrzeug enthält,*** ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen. ***Um sicherzustellen, dass die mit dieser Unterklasse verbundenen Vorteile der europäischen Fertigungsindustrie zugutekommen, sollte die Förderfähigkeit davon abhängig gemacht werden, dass das Fahrzeug aus der Union stammt. Die Kriterien zur Bestimmung des Ursprungs in der Union für die Zwecke dieser Unterklasse sollten durch einen Rechtsakt festgelegt werden, der nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erlassen wird und im Einklang mit der Methodik steht, die gemäß der Verordnung [Verordnung zur industriellen Beschleunigung, 2026/0068(COD)] festzulegen ist.***

Or. en

Änderungsantrag 50
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. ***Elektrofahrzeuge*** müssen jedoch ***erschwinglicher werden***, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.	(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. ***Emissionsarme Fahrzeuge*** müssen ***unter Wahrung der Technologieneutralität*** jedoch ***erschwinglich sein***, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen, gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

Or. en

Änderungsantrag 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-	(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-

Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (***längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen,*** gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

Or. en

Änderungsantrag 52
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (***längerer Übergangszeitraum im Fall neuer Anforderungen,*** gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa	(12) Motor des Übergangs zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr war hauptsächlich der Anstieg der Verkaufszahlen bei Premium-Elektrofahrzeugmodellen. Elektrofahrzeuge müssen jedoch erschwinglicher werden, damit sich dieser Übergang weiterhin kontinuierlich vollzieht. Gezielte Regulierungsmaßnahmen (gezielte Anreize im Bereich der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge), steuerliche Vorteile (etwa Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte

Subventionsregelungen) und nichtsteuerliche Vorteile (z. B. reservierte Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

Parkplätze), gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen, können zur Erschwinglichkeit kleiner Elektrofahrzeuge beitragen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des Begriffs „kleines Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Der Nutzfaktor ist die im EU-Recht zugrunde gelegte Annahme, anhand derer bestimmt wird, welchen Anteil der Fahrzeit ein aufladbares Hybridelektrofahrzeug im Elektrobetrieb zurücklegt. Die ab 2027 gemäß der Verordnung (EU) 2023/443 der Kommission geltende Neuregelung würde den angenommenen elektrischen Fahranteil deutlich reduzieren und damit die offizielle CO_2-Leistung von aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen verschlechtern. Diese Überarbeitung basiert jedoch auf Daten über die bestehende Flotte und die Ladebedingungen, während sich Batteriekapazität, Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten und Nutzerverhalten voraussichtlich weiterentwickeln werden. Wird dieser verringerte elektrische Fahranteil ohne aktualisierte repräsentative Daten aus dem realen Fahrbetrieb zugrunde gelegt, birgt dies die Gefahr, dass aufladbare

Hybridelektrofahrzeuge aus den Klassen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge aus öffentlichen Programmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge und aus nationalen Förderregelungen ausgeschlossen werden – selbst wenn ihre Leistung im realen Fahrbetrieb eine fortgesetzte Förderfähigkeit rechtfertigen würde. Der Nutzfaktor sollte daher weiterhin auf repräsentativen und aktuellen Daten beruhen und einen technologieneutralen Ansatz für eine erschwingliche, emissionsarme Mobilität nicht beeinträchtigen.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Während die Gesamtbetriebskosten eines batteriebetriebenen Elektrofahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer niedriger sind als die eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor, was hauptsächlich auf niedrigere Wartungs- und Kraftstoffkosten zurückzuführen ist, stellt der höhere Kaufpreis eines neuen Elektrofahrzeugs häufig eine beträchtliche Hürde für die Verbraucher dar. Nationale Sozialleasingmodelle, insbesondere solche, die auf Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen ausgerichtet sind, haben sich als wirksam erwiesen, um die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen und so die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und die Auswirkungen von Preisschwankungen

zu verringern. Die Mitgliedstaaten sollten aufgefordert werden, einen Rechtsrahmen für Sozialleasing zu schaffen, insbesondere für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen, für benachteiligte Verkehrsnutzer und für Arbeitnehmer. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die verfügbaren EU-Mittel zu nutzen, insbesondere den mit der Verordnung (EU) 2023/955[15f] eingerichteten Klima-Sozialfonds.

[15f] Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060 (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Bis zur Vorlage des Vorschlags der Kommission zu CO_2-neutralen Kraftstoffen gemäß Erwägungsgrund 11 der Verordnung (EU) 2023/851 und angesichts der laufenden Verhandlungen über deren Überarbeitung sollten in dieser Verordnung alle in der Richtlinie (EU) 2018/2001 über Energie aus erneuerbaren Quellen definierten Kraftstoffe als CO_2-neutral gelten, sofern sie die Nachhaltigkeitskriterien dieser Richtlinie und der dazu erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen und bei

ihrer Herstellung die gleiche Menge CO_2 aus Biomasse, Umgebungsluft oder recycelten Kohlenstoffquellen gebunden wird, wie bei der Verbrennung in der Nutzungsphase freigesetzt wird. Zu diesen Kraftstoffen sollten erneuerbare und/oder synthetische Kraftstoffe gehören, etwa Biokraftstoffe, Biogas, Biomassekraftstoffe, erneuerbare flüssige oder gasförmige Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs oder recycelte Kohlenstoffkraftstoffe sowie Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX der Verordnung (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge können nur dann wirksam zu den Klimazielen der Union beitragen, wenn ihre gesetzlich festgelegten CO_2-Emissionswerte ihre tatsächliche Leistung widerspiegeln. Der Nutzfaktor, der zur Ermittlung der gewichteten CO_2-Emissionen solcher Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung herangezogen wird, sollte daher von der Kommission regelmäßig anhand von Daten aus dem realen Fahrbetrieb überprüft werden, darunter Daten zu den tatsächlichen Anteilen des Elektrobetriebs, zum Kraftstoffverbrauch, zum Stromverbrauch und zum Ladeverhalten. Stellt sich heraus, dass die Typgenehmigungswerte nicht repräsentativ für die tatsächliche Leistung unter realen Fahrbedingungen

sind, sollte die Kommission die entsprechende Methodik anpassen und gegebenenfalls Korrekturfaktoren anwenden, um die Umweltintegrität und Wirksamkeit dieser Verordnung (EU) 2019/613 sicherzustellen.

Or. en

(Verordnung (EU) 2019/613)

Begründung

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.

Änderungsantrag 57
Jens Gieseke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Gleichzeitig können hocheffiziente Elektrofahrzeuge erheblich dazu beitragen, den Energieverbrauch zu senken, die Betriebskosten für die Verbraucher zu verringern und die Belastung der Stromnetze zu reduzieren. Um die Entwicklung und die Markteinführung solcher Fahrzeuge zu fördern, ist es angemessen, eine eigene Klasse für hocheffiziente Elektrofahrzeuge einzuführen und gezielte Anreize zu schaffen, unter anderem durch einen Mechanismus für Begünstigungen im Rahmen der CO_2-Emissionsnormen. Allerdings enthält der Typgenehmigungsrahmen derzeit keine verbindliche Bestimmung des

Begriffs „hocheffizientes Elektrofahrzeug“. Daher ist es an der Zeit, eine Unterklasse in die bestehende Fahrzeugklasse M1 einzufügen.

Or. en

Begründung

Hocheffiziente Elektrofahrzeuge tragen dazu bei, die Betriebskosten für die Verbraucher zu senken, den Energiebedarf insgesamt zu verringern und die Belastung der Stromnetze zu reduzieren. Um die Entwicklung energieeffizienter Fahrzeuge zu fördern, sollte eine neue Begünstigungsregelung eingeführt werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Der Nutzfaktor zur Bestimmung der offiziellen CO_2-Emissionen von aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen wurde mit der Verordnung (EU) 2023/443 der Kommission in zwei Stufen überarbeitet, wobei die zweite ab dem 1. Januar 2027 gilt. Seit der Konzipierung dieser Überarbeitung haben aufladbare Hybridantriebe ihre elektrische Reichweite und ihren Anteil am elektrischen Fahrbetrieb deutlich erhöht. Mit der ab 2027 geltenden Stufe würde daher die Leistung von Fahrzeugen auf dem neuesten Stand der Technik nicht angemessen abgebildet und die Anreize für weitere Investitionen in eine Übergangstechnologie abgeschwächt, die für die Erschwinglichkeit und für Regionen mit begrenzter Ladeinfrastruktur nach wie vor wichtig ist. Es ist daher angezeigt, die für die Jahre 2025 und 2026 geltenden Parameter des Nutzfaktors beizubehalten.

Or. en

Änderungsantrag 59
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Bei der Einführung der neuen Fahrzeugunterklasse M1E sollten die besonderen Gegebenheiten kleiner Märkte und von Märkten mit Rechtslenkung berücksichtigt werden, um die Erschwinglichkeit, den Marktzugang und verhältnismäßige Befolgungskosten sicherzustellen.

Or. en

Begründung

Es sollte sichergestellt werden, dass die vorgeschlagene Klasse M1E für kleine Märkte und Märkte mit Rechtslenkung wirtschaftlich tragfähig bleibt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge.	***entfällt***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge auswirken, ist zu berücksichtigen, ***dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge***.	(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge auswirken, ist ***eine Reihe von Parametern*** zu berücksichtigen, ***um für Endnutzer und andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, ein Höchstmaß an Sicherheit sicherzustellen, da diese Fahrzeuge besonders für den Einsatz im städtischen Raum vorgesehen***

sind. Daher sollte für diese neue Fahrzeugunterklasse zumindest die Einhaltung der für Personenkraftwagen der Klasse M1 geltenden Anforderungen gemäß der Verordnung (EU) 2019/2144 sichergestellt werden.

Or. en

Änderungsantrag 63
Maria Grapini

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge.	(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge. ***Dies ist notwendig, um es zu vermeiden, der Entwicklung und dem Einsatz kleiner Elektrofahrzeuge entgegenzuwirken.***

Or. ro

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen	(13) Bei der Entscheidung über den Geltungsbeginn künftiger Anforderungen

an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue ***Unterklasse kleiner Elektrofahrzeuge*** auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge.	an Kraftfahrzeuge, die sich auf diese neue ***Fahrzeugunterklasse*** auswirken, ist zu berücksichtigen, dass sich neue Anforderungen mitunter verhältnismäßig stärker auf die Entwicklungskosten dieser Fahrzeuge auswirken als auf schwerere und teurere Fahrzeuge.

Or. en

Änderungsantrag 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13a) Die Verordnung (EU) 2019/2144 wurde 2019 erlassen und sollte 2027 überprüft werden, um die Anforderungen an den neuesten technologischen Entwicklungen auszurichten, die ein Höchstmaß an Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer, gewährleisten. Im Rahmen der Arbeiten der UNECE, an denen die EU beteiligt ist, werden einige dieser Anforderungen bereits aktualisiert, wobei insbesondere die Anpassung der Anforderungen an das Leistungsvermögen der Fahrzeuge vorangetrieben wird. Um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und zu den entsprechenden Zielen der EU beizutragen, sollten sowohl die laufenden Aktualisierungen als auch mögliche neue Sicherheitsausrüstungen im Zuge der Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/2144 auch für die Fahrzeugklasse M1E gelten. Darüber hinaus sollten die derzeitigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 unverändert bleiben.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Wie im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie angekündigt, wird die Kommission eine Empfehlung mit Optionen für Anreizregelungen vorlegen, die sich als dahin gehend wirksam erwiesen haben, die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern***, und die*** mit Wettbewerbsregeln vereinbar ***sind.*** Auch Empfehlungen an die Mitgliedstaaten hinsichtlich steuerlicher Maßnahmen (Kaufsubventionen, Steuerbefreiungen, Befreiungen von Mautgebühren) und nichtsteuerlicher Maßnahmen (Zuteilung von Parkrechten nach Größe, spezielle Ladeinfrastrukturen usw.) könnten auf die neue Unterklasse der kleinen Elektrofahrzeuge gestützt werden.	(14) Wie im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie angekündigt, wird die Kommission eine Empfehlung mit Optionen für Anreizregelungen vorlegen, die sich als dahin gehend wirksam erwiesen haben, die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern***. Solche Anreize sollten mit den strategischen Zielen der Union im Einklang stehen und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie beitragen sowie*** mit Wettbewerbsregeln vereinbar ***sein, sodass Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden***. Auch Empfehlungen an die Mitgliedstaaten hinsichtlich steuerlicher Maßnahmen (Kaufsubventionen, Steuerbefreiungen, Befreiungen von Mautgebühren) und nichtsteuerlicher Maßnahmen (Zuteilung von Parkrechten nach Größe, spezielle Ladeinfrastrukturen usw.) könnten auf die neue Unterklasse der kleinen Elektrofahrzeuge gestützt werden. ***Mit diesen Maßnahmen sollte sichergestellt werden, dass öffentliche Fördermittel wirksam zur Stärkung des industriellen Ökosystems der Union beitragen.***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Die Mitgliedstaaten stellen erhebliche Mittel für Anreize für Fahrzeuge bereit, doch fehlt eine gemeinsame Definition, die es ihnen ermöglicht, diese Unterstützung gezielt auf Fahrzeuge zu richten, die zur europäischen Wertschöpfung beitragen. Mit der Verordnung 2026/0068(COD) zur industriellen Beschleunigung wird erstmals eine Methodik eingeführt, die anhand von Komponenten und Lieferketten bestimmt, ob ein Fahrzeug als Ursprungserzeugnis der Union gilt; Diese Methodik ist jedoch auf Elektrofahrzeuge beschränkt, und ihre Ausgestaltung erfolgt weitgehend über delegierte Rechtsakte. Fahrzeuge mit Verbrennungs- oder Hybridantrieben, einschließlich solcher, die mit erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs gemäß Artikel 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder mit Biokraftstoffen gemäß Artikel 2 Nummer 33 derselben Richtlinie betrieben werden und weiterhin einen erheblichen Anteil der Zulassungen geförderter Fahrzeuge ausmachen, sind bislang keinem entsprechenden Rahmen zugeordnet. Damit die Mitgliedstaaten – sofern sie dies wünschen – über ein praktikables Instrument zur Stärkung der europäischen Zulieferbasis verfügen und zugleich die Zuständigkeit der beiden gesetzgebenden Organe für den Umfang dieser Maßnahmen gewahrt bleibt, sollte die Kommission die Ausweitung dieser Methodik antriebsneutral prüfen und einen Vorschlag zur Annahme im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens vorlegen, sodass Umfang und Schwellenwerte eines solchen Rahmens eine bewusste politische Entscheidung und keine technische

Kalibrierung widerspiegeln.

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) können beim Übergang zu einer emissionsfreien Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Anwendungsfälle sowie auf anderen globalen Märkten von Nutzen sein. OVC-HEV tragen zur Verringerung der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr bei, da Verbrennungsmotoren mit einem Elektroantrieb kombiniert werden und den Verbrauchern eine praktische und flexible Möglichkeit geboten wird, Erfahrungen mit der Elektromobilität zu sammeln. Die CO_2-Emissionen von OVC-HEV im Sinne der Verordnung (EU) 2024/1257 werden anhand eines Nutzfaktors berechnet, dessen Anpassung im Jahr 2025 zu einer Erhöhung der Kilometerleistung bei den Typgenehmigungsprüfungen geführt hat. Dieser Nutzfaktor soll im Jahr 2027 weiter verschärft werden. Eine solche Verschärfung würde die CO_2-Typgenehmigungswerte deutlich erhöhen und damit den Beitrag von OVC-HEV zur Einhaltung der CO_2-Reduktionsziele durch die Hersteller verringern. Um die regulatorische Stabilität sicherzustellen und den Beitrag von OVC-HEV zur Emissionsminderung zu erhalten, sollte der derzeitige Nutzfaktor durch eine Änderung der

Verordnung (EU) 2024/1257 beibehalten werden.

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Aufgrund des Batteriegewichts wird bei batteriebetriebenen leichten Elektronutzfahrzeugen möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen. Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, ***unnötige*** Kosten und bremst ***die weitere Verbreitung*** emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus. ***Daher*** ist es angezeigt, ***emissionsfreie Fahrzeuge*** der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der	(16) Aufgrund des Batteriegewichts wird bei batteriebetriebenen leichten Elektronutzfahrzeugen möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen***, da ein höheres Fahrzeuggewicht mit einer größeren Kollisionskraft einhergeht,*** obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen. ***Die Fahrzeugmasse ist ein relevanter Parameter für die Straßenverkehrssicherheit.*** Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, ***zusätzliche*** Kosten und bremst ***den weiteren Einsatz*** emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus.

Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen.	***Um den Übergang zu einem emissionsfreien Verkehr zu unterstützen und die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen, insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen, zu stärken,*** ist es angezeigt, ***reine Elektrofahrzeuge*** der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen***, sofern geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit getroffen werden***. ***Diese Ausnahmeregelung könnte regelmäßig überprüft werden, damit sie verhältnismäßig, sicher und mit den Sicherheits- und Binnenmarktzielen vereinbar bleibt.***

Or. en

Änderungsantrag 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Aufgrund des Batteriegewichts wird bei batteriebetriebenen leichten Elektronutzfahrzeugen möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen. Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, unnötige Kosten und bremst die weitere Verbreitung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus. Daher ist es angezeigt, emissionsfreie	(16) Aufgrund des Batteriegewichts wird bei batteriebetriebenen leichten Elektronutzfahrzeugen möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen. Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, unnötige Kosten und bremst die weitere Verbreitung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus. Daher ist es angezeigt, emissionsfreie

Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen.	Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen. ***Da diese Ausnahmeregelung jedoch keiner gezielten Folgenabschätzung unterzogen wurde und davon auszugehen ist, dass sich die Energiedichte von Batterien im Laufe der Zeit verbessern wird, sollte ihre weitere Berechtigung im Rahmen der Bewertung der Verordnung (EU) 2019/2144 geprüft werden. Die Kommission sollte daher die Auswirkungen der Ausnahmeregelung auf die Verkehrssicherheit und die technologischen Entwicklungen bewerten und gegebenenfalls prüfen, ob der Schwellenwert für die technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand weiterhin erforderlich ist.***

Or. en

Änderungsantrag 71
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Aufgrund des ***Batteriegewichts*** wird bei ***batteriebetriebenen*** leichten ***Elektronutzfahrzeugen*** möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen***, obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen***. ***Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, unnötige***	(16) Aufgrund des ***Gewichts moderner Sicherheitssysteme und anderer verpflichtender Merkmale leichter Nutzfahrzeuge*** wird bei leichten ***Nutzfahrzeugen*** möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen. Daher ist es angezeigt, ***leichte Nutzfahrzeuge*** der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht

Kosten und bremst die weitere Verbreitung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus. Daher ist es angezeigt, ***emissionsfreie Fahrzeuge*** der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen.

auszunehmen.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) ***Aufgrund des Batteriegewichts wird bei batteriebetriebenen leichten Elektronutzfahrzeugen möglicherweise das Gewicht von 3,5 Tonnen überschritten, wodurch sie der Pflicht zur Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern unterliegen, obwohl ihre Nutzlast und ihr Nutzungsszenario denen leichter Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsprechen, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen. Diese Anforderung verursacht Fahrzeugherstellern und Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, unnötige Kosten und bremst die weitere Verbreitung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge aus. Daher ist es angezeigt, emissionsfreie*** Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 bis 4,25 Tonnen von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen.	(16) Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen ***werden aufgrund des Gewichts der verpflichtenden Ausstattung und nicht wegen eines höheren Risikoprofils dieser Klasse zugeordnet, obwohl sie über dieselbe Nutzlast und dasselbe Nutzungsszenario wie leichtere leichte Nutzfahrzeuge, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/2144 fallen, verfügen. Daher ist es angezeigt, solche Fahrzeuge unabhängig von ihrer Antriebsart*** von der Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht auszunehmen. ***Wird der gesamte Massenbereich einheitlich behandelt, können die Betreiber die volle Nutzlast moderner Vans ausschöpfen, wodurch sich die Anzahl der für ein bestimmtes Gütervolumen erforderlichen Fahrten verringert und die Emissionen pro Tonnenkilometer entsprechend sinken.***

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Es ist wichtig, den Mitgliedstaaten, den nationalen Behörden und den Wirtschaftsakteuren ausreichend Zeit einzuräumen, um sich auf die Anwendung der Verordnung (EU) 2024/1257 und den auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten eingeführten neuen Vorschriften vorzubereiten. Angesichts der besonderen technischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung emissionsfreier Technologien für schwere Nutzfahrzeuge und Anhänger ist eine längere Vorlaufzeit für diese Fahrzeugklassen angemessen. Daher ist es angebracht, die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2024/1257 auf Neufahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 oder N3 sowie Anhänger der Klassen O3 oder O4 weiter aufzuschieben, um sicherzustellen, dass die betroffene Branche ausreichend Zeit für die Anwendung der neuen Anforderungen hat. Es sei darauf hingewiesen, dass der Zeitpunkt, ab dem die neuen Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge und Anhänger angewandt werden müssen, hinausgeschoben werden kann, da der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen bei schweren Nutzfahrzeugen länger dauern wird. Die Zeitpunkte der Annahme der entsprechenden Durchführungsrechtsakte sollten entsprechend geändert werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Kinder, die unbeaufsichtigt in Fahrzeugen zurückgelassen werden, können ernsthaften und sich rasch entwickelnden Gefahren ausgesetzt sein, darunter Hitzschlag, Unterkühlung oder andere lebensbedrohliche Situationen. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits Maßnahmen ergriffen, um diesem Risiko entgegenzuwirken, unter anderem durch nationale Vorschriften über Warnsysteme, die den Fahrer auf im Fahrzeug verbliebene Kinder aufmerksam machen, oder über Vorrichtungen, die das Zurücklassen von Kindern verhindern sollen. Zwar werden mit solchen Maßnahmen legitime und wichtige Sicherheitsziele verfolgt, doch können unterschiedliche nationale Anforderungen zu einer Fragmentierung des Binnenmarkts und zu unterschiedlichen Schutzniveaus innerhalb der Union führen. Angesichts der Verfügbarkeit von Technologien zur Erkennung der Anwesenheit von Kindern und ihrer schrittweisen Einbeziehung in die Protokolle zur Sicherheitsbewertung von Fahrzeugen ist es angezeigt, eine unionsweit harmonisierte Anforderung für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 festzulegen, damit sie mit Systemen ausgestattet werden, die in der Lage sind, das Vorhandensein eines unbeaufsichtigt im Fahrzeug zurückgelassenen Kindes zu erkennen oder zuverlässig zu ermitteln und rechtzeitig Warnungen auszugeben.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Bündig eingelassene und versenkbare Türgriffsysteme, insbesondere solche mit elektrischer Betätigung, können bei Stromausfall, bei einer Kollision, bei Vereisung oder in Notfallsituationen – darunter Fahrzeugbrände und Wassereintritt – Risiken bergen. Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 müssen sicherstellen, dass solche Griffe in diesen Situationen betätigt werden können und durch die Festlegung eines einheitlichen und leicht anwendbaren Sicherheitsstandards ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste ermöglichen.

Or. en

Änderungsantrag 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Da einige Reagenzien bei niedrigen Temperaturen gefrieren können, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Reagenzien-Einspritzsysteme so zu konzipieren und zu konstruieren, dass sie einem langfristigen Einsatz standhalten – auch unter kalten

Bedingungen, in denen das Reagenz wiederholten Gefrier- und Auftauzyklen ausgesetzt sein kann. Dazu gehören Maßnahmen zur Beheizung der Reagenztanks und Rohrleitungen.

Or. en

Änderungsantrag 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16b) Daten aus On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM-Einrichtungen) von extern aufladbaren Hybridfahrzeugen (OVC-HEV), die in den Jahren 2021 bis 2023 in der EU zugelassen wurden, zeigen, dass die tatsächlichen CO_2-Emissionen dieser Fahrzeuge in diesem Zeitraum im Durchschnitt 3,5-mal höher waren als die Typgenehmigungswerte. Dieser Wert liegt deutlich über dem von herkömmlichen Fahrzeugen und lässt sich durch die Diskrepanz zwischen dem bei der Typgenehmigung zugrunde gelegten Nutzfaktor und den tatsächlichen Lade- und Fahrmustern erklären, was zu höheren Emissionen und höheren Kraftstoffkosten für die Verbraucher führt. Die Auswertung dieser Daten bestätigt zudem, dass die Diskrepanz zwischen den Typgenehmigungswerten und den tatsächlichen Emissionen dieser Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb weiter zunimmt. Um den Verbraucherschutz zu stärken und sicherzustellen, dass diese Fahrzeuge gegenüber anderen Technologien nicht benachteiligt werden, ist es erforderlich, den bei der

Typgenehmigung zur Schätzung der CO_2-Emissionen von OVC-HEV verwendeten Nutzfaktor jährlich auf der Grundlage der aus den OBFCM-Einrichtungen stammenden Daten zu aktualisieren.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16b) Technologien zur Reichweitenverlängerung bieten zusätzliche Möglichkeiten für die Dekarbonisierung schwerer Nutzfahrzeuge, werden jedoch in den gemäß den Euro-6-Vorschriften erlassenen Durchführungsrechtsakten derzeit nicht angemessen berücksichtigt. Insbesondere lässt der bestehende Rechtsrahmen keine Typgenehmigung von Motoren für leichte Nutzfahrzeuge zu, die als Reichweitenverlängerer in schweren Nutzfahrzeugen eingesetzt werden sollen. Um den Regelungsaufwand und die Kosten für die Hersteller zu verringern, sollten Durchführungsrechtsakte erlassen werden, die den Einsatz und die Typgenehmigung solcher Motoren für die Verwendung in schweren Nutzfahrzeugen ermöglichen.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die*** Emissionen im praktischen Fahrbetrieb ***(***von -7 °C bis 38 °C***) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (***bei -7 °C***) möglich. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß*** Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 ***für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Zwar legen die Vorschriften zu den*** Emissionen im praktischen Fahrbetrieb ***(RDE) für Prüfzwecke zulässige Temperaturfenster im Bereich*** von -7 °C bis 38 °C ***fest; da diese Prüfbedingungen nicht verpflichtend sind, besteht jedoch keine Verpflichtung, eine RDE-Prüfung bei -*** 7 °C ***durchzuführen, sodass die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bei dieser Temperatur theoretisch bleibt und nicht nachgewiesen wird. Hingegen werden die Fahrzeuge bei der Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen unter standardisierten und kontrollierten Bedingungen bei -7 °C im städtischen Fahrzyklus geprüft, was eine wiederholbare und vergleichbare Messung der Kaltstartemissionen ermöglicht. Die Kaltstartemissionen stellen eine kritische Phase dar, in der die Emissionen von Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoffen (HC) – insbesondere bei Benzinfahrzeugen – aufgrund des ineffizienten Betriebs der Abgasnachbehandlungssysteme vor dem Warmlaufen deutlich erhöht sind und einen großen Anteil an den gesamten Emissionen im Stadtverkehr ausmachen. Da diese Emissionen im Rahmen einer RDE-Prüfung, die den Schwankungen des Fahrverhaltens und der Verkehrsbedingungen im realen Straßenverkehr unterliegt, nicht zuverlässig erfasst werden können, ergänzen sich die beiden Prüfungen und dienen unterschiedlichen Zwecken, sodass ihre Koexistenz keine Doppelung***

darstellt. Zudem wurde zwar die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen bei niedrigen Temperaturen aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007[16a] in die Verordnung (EU) 2024/1257 übernommen, doch wurden die entsprechenden Emissionsgrenzwerte für CO und HC in letzterer irrtümlicherweise ausgelassen. Es ist daher angezeigt, die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen bei niedrigen Temperaturen in Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 ***beizubehalten und die Emissionsgrenzwerte für CO und HC wieder einzuführen, die mindestens ebenso streng sein sollten wie die der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, um die ursprüngliche Intention der beiden gesetzgebenden Organe widerzuspiegeln und ein hohes Schutzniveau für Umwelt und öffentliche Gesundheit sicherzustellen***.

_____

[16a] Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***diese spezielle*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***gegebenenfalls die Einhaltung der speziellen*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***im Rahmen der Typgenehmigung zu bestätigen***.

Or. en

Begründung

In Euro 7 wird der Euro-6-Rahmen weitgehend beibehalten, einschließlich der Emissionsgrenzwerte sowie der WLTP- und RDE-Prüfungen. Obwohl die Typ-6-Prüfung bei niedriger Temperatur (-7 °C) weiterhin aufgeführt ist, wurden deren Ablauf und Grenzwerte gestrichen, wodurch eine Prüfpflicht ohne festgelegte Standards entstanden ist. Mit der Änderung entfällt die vorgeschriebene Typ-6-Prüfung für die Typgenehmigung, während die Euro-6-Grenzwerte für niedrige Temperaturen beibehalten werden; die Einhaltung dieser Grenzwerte wird durch eine Konformitätserklärung des Herstellers nachgewiesen.

Änderungsantrag 81
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***diese spezielle*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***gegebenenfalls die Einhaltung der speziellen*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***im Rahmen der Typgenehmigung zu bestätigen***.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***diese spezielle*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***gegebenenfalls die Einhaltung der speziellen*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***im Rahmen der Typgenehmigung zu bestätigen***.

Or. en

Begründung

Um ein hohes Umweltschutzniveau aufrechtzuerhalten und gleichzeitig redundante physische Prüfungen zu vermeiden, sollte die rechtliche Verpflichtung zur Einhaltung von Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerten durch die Wiedereinführung der Euro-6-Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte gewahrt bleiben.

Änderungsantrag 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-

Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***diese spezielle*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***gegebenenfalls die Einhaltung der speziellen*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***im Rahmen der Typgenehmigung zu bestätigen***.

Or. en

Begründung

Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 (Euro 7) sollte der Euro-6-Rahmen für die Emissionen leichter Nutzfahrzeuge weitgehend beibehalten werden. Obwohl die Typ-6-Prüfung bei niedrigen Temperaturen formal weiterhin als „erforderlich“ aufgeführt ist, wurden das zugehörige Verfahren und die entsprechenden Emissionsgrenzwerte nicht übernommen, was zu Rechtsunsicherheit geführt hat. Mit dem Omnibus-Paket für die Automobilindustrie entfällt die obligatorische Typ-6-Prüfung im Rahmen der Typgenehmigung. Durch diese Änderung wird sichergestellt, dass die Einhaltung der Euro-6-Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte

weiterhin durch eine Herstellererklärung und die Marktüberwachung durchsetzbar bleibt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***diese spezielle*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***gegebenenfalls die Einhaltung der speziellen*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***im Rahmen der Typgenehmigung zu bestätigen***.

Or. en

Begründung

Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 (Euro 7) sollte der Euro-6-Rahmen weitgehend beibehalten werden. Obwohl die Niedrigtemperaturprüfung weiterhin als erforderlich

aufgeführt ist, wurden das zugehörige Verfahren und die entsprechenden Emissionsgrenzwerte nicht übernommen, wodurch eine rechtliche Lücke entstanden ist. Im Vorschlag des Omnibus-Pakets für die Automobilindustrie wird die obligatorische Prüfung bei niedrigen Temperaturen gestrichen, wodurch die Kontrolle der Niedrigtemperatur-Emissionen gegenüber Euro 6 eingeschränkt werden könnte. Mit dieser Änderung wird die rechtliche Lücke geschlossen, da die Einhaltung der Euro-6-Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte weiterhin durch Herstellererklärungen und die Marktüberwachung sichergestellt wird.

Änderungsantrag 85
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***diese spezielle*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, ***gegebenenfalls die Einhaltung der speziellen*** Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen ***im Rahmen der Typgenehmigung zu bestätigen***.

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße" (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße" (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb

(von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen zu streichen, ***da es hierdurch*** nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards ***kommt***, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind.

(von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich. ***Die Erfahrungen in bestimmten Regionen der Union haben jedoch gezeigt, dass extreme klimatische Bedingungen das Funktionieren von Emissionsminderungssystemen im praktischen Fahrbetrieb beeinträchtigen können.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen zu streichen, ***wobei zugleich sichergestellt werden sollte, dass Emissionsminderungssysteme unter allen relevanten Betriebsbedingungen in der Union wirksam und zuverlässig sind; es kommt dadurch*** nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der

Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich. Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen zu streichen, ***da es hierdurch*** nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards ***kommt***, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind.

Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen, der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) möglich. ***Die Erfahrungen in bestimmten Regionen der Union haben jedoch gezeigt, dass extreme klimatische Bedingungen das Funktionieren von Emissionsminderungssystemen im praktischen Fahrbetrieb beeinträchtigen können.*** Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen zu streichen, ***wobei zugleich sichergestellt werden sollte, dass Emissionsminderungssysteme unter allen relevanten Betriebsbedingungen in der Union wirksam und zuverlässig sind; es kommt dadurch*** nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind.

Or. en

Änderungsantrag 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***In Anhang I der Verordnung (EU) 2024/1257 sind jedoch***

des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, ***daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen,*** der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) ***möglich***. ***Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen*** Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.

keine spezifischen Emissionsgrenzwerte für diese Prüfung enthalten. Während die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) ***(RDE-Prüfung)*** mit abgedeckt ***sind***, ***könnte*** der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) ***theoretisch darüber erfolgen, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen***. ***In der Praxis treten niedrige*** Temperaturen ***in der Union jedoch nur selten auf und würden daher im Rahmen der RDE-Prüfung nicht erfasst. Wie mehrere Interessenträger in der gezielten Konsultation hervorgehoben haben, könnten dadurch die Schutzvorkehrungen für Verbraucher, Umwelt und Gesundheit beeinträchtigt werden***. ***Um der Absicht der beiden gesetzgebenden Organe Rechnung zu tragen, sollten die Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen daher beibehalten und spezielle Emissionsgrenzwerte hinzugefügt werden.***

Or. en

Änderungsantrag 89
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. Die Temperaturbedingungen der Laborprüfung	(17) Die Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 sind verpflichtet, Laborprüfungen von Motoren bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 durchzuführen. ***Spezifische Emissionsgrenzwerte für diese Prüfung***

des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen sind durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) mit abgedeckt, ***daher ist darüber, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen,*** der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) ***möglich***. ***Um die Kosten aufgrund der spezifischen Anforderungen gemäß Anhang V der Verordnung (EU) 2024/1257 für die Hersteller zu senken, ist es daher angezeigt, diese spezielle Anforderung einer Laborprüfung bei niedrigen*** Temperaturen ***zu streichen, da es hierdurch nicht zu einer Herabsetzung von Umweltstandards kommt, da diese durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gesichert sind***.

wurden jedoch irrtümlicherweise nicht in Anhang I der Verordnung (EU) 2024/1257 aufgenommen. Während die Temperaturbedingungen der Laborprüfung des Einflusses niedriger Temperaturen auf Emissionen durch „Gasförmige Schadstoffe und PN bei Prüfung auf der Straße“ (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb***, (RDE-Prüfung)***) mit abgedeckt ***sind***, ***könnte*** der Nachweis eingehaltener Emissionsgrenzwerte bei niedrigen Temperaturen (bei -7 °C) ***theoretisch darüber erfolgen, dass die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (von -7 °C bis 38 °C) erfüllt sein müssen***. ***Wie in der gezielten Konsultation der Interessenträger hervorgehoben wurde, werden in der Praxis niedrige*** Temperaturen ***jedoch nur selten beobachtet und daher im Rahmen der RDE-Prüfung nicht erfasst, wodurch Schutzvorkehrungen für Gesundheit, Verbraucher und Umwelt gefährdet werden***. ***Um der Absicht der beiden gesetzgebenden Organe Rechnung zu tragen, sollten die Laborprüfungen von Motoren unter Niedrigtemperaturbedingungen daher beibehalten und eine entsprechende Tabelle mit Emissionsgrenzwerten hinzugefügt werden.***

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(17a) Um für Rechtssicherheit und das wirksame Funktionieren von Emissionsminderungssystemen sowie die

Überwachung ihrer Leistung durch OBM-Systeme zu sorgen, sollte der Rechtsrahmen für Systeme, die auf Reagenzien beruhen, wie die selektive katalytische Reduktion (SCR), insbesondere unter extremen klimatischen Bedingungen präzisiert werden. Können diese klimatischen Bedingungen das Funktionieren solcher Systeme beeinträchtigen, sollten verhältnismäßige und technologieneutrale Lösungen, einschließlich Systemanpassungen oder des Einsatzes alternativer Reagenzien, zulässig sein, sofern eine gleichwertige Emissionsleistung sichergestellt ist. Das ist unerlässlich, um in der Praxis einen Anstieg der Schadstoffemissionen, insbesondere von Stickoxiden (NOx), zu verhindern und die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte in allen Regionen der Union sicherzustellen. Eine solche Klarstellung sollte auch dazu beitragen, den Verwaltungsaufwand zu verringern und unnötige Kosten für die erneute Zertifizierung zu vermeiden und zugleich das fortgesetzte Funktionieren der Emissionskontrollsysteme über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg zu ermöglichen, auch bei bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, bei denen gegebenenfalls angemessene Anpassungen erforderlich sein könnten. Da für nicht im Straßenverkehr eingesetzte mobile Maschinen ähnliche Technologien und regulatorische Anforderungen gelten und um eine wirksame Emissionsminderung in der gesamten Union zu ermöglichen, sollte für Kohärenz mit der Verordnung (EU) 2016/1628 gesorgt werden.

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(17a) Um für Rechtssicherheit und das wirksame Funktionieren von Emissionsminderungssystemen sowie die Überwachung ihrer Leistung durch OBM-Systeme zu sorgen, sollte der Rechtsrahmen für Systeme, die auf Reagenzien beruhen, wie die selektive katalytische Reduktion (SCR), insbesondere unter extremen klimatischen Bedingungen präzisiert werden. Können diese klimatischen Bedingungen das Funktionieren solcher Systeme beeinträchtigen, sollten verhältnismäßige und technologieneutrale Lösungen, einschließlich Systemanpassungen oder des Einsatzes alternativer Reagenzien, zulässig sein, sofern eine gleichwertige Emissionsleistung sichergestellt ist. Das ist unerlässlich, um in der Praxis einen Anstieg der Schadstoffemissionen, insbesondere von Stickoxiden (NOx), zu verhindern und die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte in allen Regionen der Union sicherzustellen. Eine solche Klarstellung sollte auch dazu beitragen, den Verwaltungsaufwand zu verringern

und unnötige Kosten für die erneute Zertifizierung zu vermeiden und zugleich das fortgesetzte Funktionieren der Emissionskontrollsysteme über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg zu ermöglichen, auch bei bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, bei denen gegebenenfalls angemessene Anpassungen erforderlich sein könnten. Da für nicht im Straßenverkehr eingesetzte mobile Maschinen ähnliche Technologien und regulatorische Anforderungen gelten und um eine wirksame Emissionsminderung in der gesamten Union zu ermöglichen, sollte für Kohärenz mit der Verordnung (EU) 2016/1628 gesorgt werden.

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(17a) In Anhang I der Verordnung (EU)

2024/1257 sind die Grenzwerte für die Bremspartikelemissionen im Standardfahrzyklus nach Fahrzeugklassen festgelegt, die ab dem 1. Januar 2035 für alle Antriebstechnologien gelten. Ab dem 1. Januar 2035 gelten diese Grenzwerte einheitlich für alle Antriebstechnologien, während für frühere Zeitpunkte je nach Antriebstechnologie unterschiedliche Grenzwerte vorgesehen sind. Dieser Ansatz beruhte auf der Annahme, dass ab dem 1. Januar 2035 alle neu zugelassenen Fahrzeuge reine Elektrofahrzeuge wären und daher aufgrund des verstärkten Einsatzes regenerativer Bremssysteme geringere Bremspartikelemissionen erzeugen würden. Angesichts der Möglichkeit, dass Fahrzeuge mit Hybrid- oder Verbrennungsmotor nach diesem Datum weiterhin in Verkehr gebracht werden können, ist es angezeigt, nach dem 1. Januar 2035 je nach Antriebstechnologie differenzierte Emissionsgrenzwerte für Bremspartikel beizubehalten.

Or. en

Änderungsantrag 93
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(17a) Eine verzögerte Anwendung der Euro-Normen wird es den Lastwagenherstellern erheblich erschweren, ihre Verkaufsziele für emissionsfreie Lastwagen zu erreichen. Die industrielle Wettbewerbsfähigkeit Europas wird zudem durch die planmäßige Umsetzung der Euro-Normen unterstützt. Wird die Anwendung der Euro-Normen hinausgeschoben, würde

dies dazu führen, dass ein größerer Teil des europäischen Marktes für Elektro-Lastwagen an die internationale Konkurrenz verloren ginge. Auch die Energiesicherheit Europas würde geschwächt, und die Luftverschmutzung würde zunehmen. Lastwagen verbrauchen etwa 20 % des gesamten Kraftstoffbedarfs im Straßenverkehr. Die Euro-Normen sind eine wichtige Begleitmaßnahme beim Übergang zu Elektro-Lastwagen.

Or. en

Änderungsantrag 94
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(17b) Die EU muss den Übergang zu einer vollständig elektrischen, emissionsfreien Mobilität im Güterkraftverkehr weiterhin unterstützen. Das ICCT hat berechnet, dass eine Verschiebung der Einführung der Euro-7-Norm für Lastwagen und Busse um 18 Monate bis zum Jahr 2050 zu einem Anstieg der NOx-Schadstoffe um 230 Kilotonnen führen würde. Dies würde zu einem Verlust von 18 000 Lebensjahren oder 1 240 zusätzlichen vorzeitigen Todesfällen führen. Mit der Euro-7-Norm werden zudem dringend benötigte Standards für neue Reifen eingeführt, wodurch minderwertige, schnell verschleißende Reifen aus dem Verkauf neuer Reifen verbannt werden, was wiederum die Belastung von Luft, Boden und Gewässern durch Mikropartikel verringern wird. Eine verzögerte Anwendung der Euro-Normen würde zudem zu Unsicherheit führen und Investitionen in saubere Technologien,

auch in die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, verlangsamen. Wird die Anwendung der Euro-Normen für schwere Nutzfahrzeuge weiter hinausgeschoben, hätte dies negative Folgen für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie und sollte daher vermieden werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(18a) Aufladbare Hybridelektrofahrzeuge haben in den letzten Jahren einen bedeutenden Marktanteil gewonnen, unter anderem weil die offiziellen CO_2-Emissionswerte für die Typgenehmigung, die auf der Grundlage der Nutzfaktor-Methode ermittelt werden, deutlich niedriger sind als die tatsächlichen CO_2-Emissionen dieser Fahrzeuge. Der Nutzfaktor gibt den geschätzten Anteil der im Entladebetrieb zurückgelegten Strecke wieder und wird bei der Typgenehmigung aus einer Nutzfaktor-Kurve abgeleitet, die von der elektrischen Reichweite im Entladebetrieb abhängt. Je größer diese Reichweite im Entladebetrieb ist, desto höher ist der Nutzfaktor und desto niedriger fällt der daraus resultierende offizielle CO_2-Wert aus. Die von OBFCM-Einrichtungen erhobenen Daten bestätigen jedoch, dass aufladbare Hybridfahrzeuge im realen Fahrbetrieb deutlich seltener aufgeladen und elektrisch betrieben werden, als es

aus der Nutzfaktor-Kurve hervorgeht, was zu einer erheblichen und anhaltenden Diskrepanz zwischen den CO_2-Werten der Typgenehmigung und den tatsächlichen Emissionen führt. Aufgrund dieser Diskrepanz haben aufladbare Hybridfahrzeuge bei der Erfüllung der CO_2-Ziele der Hersteller einen ungerechtfertigten Vorteil gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen. Auch wenn die Kommission bereits zwei aufeinanderfolgende Korrekturen an der ursprünglichen Nutzfaktor-Kurve vorgenommen hat, besteht weiterhin das strukturelle Risiko, dass sich die Nutzfaktor-Kurve und das tatsächliche Ladeverhalten erneut auseinanderentwickeln, da sich Fahrzeugtechnik und Nutzungsprofile fortlaufend verändern. Damit die Nutzfaktor-Kurve weiterhin das tatsächliche Fahrverhalten widerspiegelt und aufladbare Hybridfahrzeuge keinen systematischen Vorteil bei der Einhaltung der CO_2-Ziele der Hersteller erhalten, sollte die Kommission ermächtigt werden, auf der Grundlage der OBFCM-Daten eine Methode für die jährliche Aktualisierung der Nutzfaktor-Kurve der Typgenehmigung festzulegen, sodass die Diskrepanz zwischen Typgenehmigung und realen CO_2-Emissionen von aufladbaren Hybridfahrzeugen mit derjenigen vergleichbar bleibt, die bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor beobachtet wird.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(18a) Angesichts der laufenden Arbeiten zur Harmonisierung von Prüfverfahren für Bremspartikelemissionen schwerer Nutzfahrzeuge im Rahmen der UNECE ist es angemessen, den Zeitpunkt und die Ausgestaltung der entsprechenden Bestimmungen für diese Fahrzeuge anzupassen. Grenzwerte für Bremspartikelemissionen schwerer Nutzfahrzeuge sollten erst dann eingeführt werden, wenn die einschlägigen Prüfverfahren fertiggestellt und verifiziert sind und ausreichend Daten vorliegen, um die Festlegung der ab dem 1. Januar 2035 geltenden gesetzlichen Grenzwerten zu unterstützen. Angesichts des zunehmenden Einsatzes schwerer Elektronutzfahrzeuge unter städtischen und vorstädtischen Betriebsbedingungen sowie des fortgesetzten Inverkehrbringens von Fahrzeugen mit anderen Antriebstechnologien sollten die Grenzwerte für Bremspartikelemissionen entsprechend der jeweiligen Antriebstechnologie festgelegt und nicht einheitlich für alle Antriebsarten angewandt werden.

Or. en

Änderungsantrag 97
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(18a) Bei der Einführung der Euro-7-Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge sollten der technologische Reifegrad der Hersteller, die Verfügbarkeit konformer Komponenten

sowie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie berücksichtigt werden. Um zu beurteilen, ob die geänderten Anwendungsfristen angesichts der Marktentwicklungen und des technologischen Fortschritts weiterhin angemessen sind, sollte die Kommission die Durchführung dieser Verordnung überprüfen, bevor die Euro-7-Anforderungen auf schwere Nutzfahrzeuge angewendet werden.

Or. en

Begründung

Mit einer Überprüfungsklausel würde sichergestellt, dass der Zeitplan für die Anwendung weiterhin mit den technologischen Entwicklungen, dem industriellen Reifegrad und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie im Einklang bleibt.

Änderungsantrag 98
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(18a) Eine etwaige Verlängerung der Fristen für die Anwendung der Euro-7-Anforderungen auf schwere Nutzfahrzeuge sollte begrenzt und verhältnismäßig bleiben und darf weder die Umweltziele noch die Wirksamkeit des Euro-7-Rahmens beeinträchtigen.

Or. en

Änderungsantrag 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden On-Board-Überwachungssysteme (OBM) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) eingeführt, deren Ziel es ist, Echtzeit-Prüfungen auf Einhaltung, Harmonisierungsbemühungen und Lebenszyklus-Überwachungen zu erleichtern, Prüfkosten zu verringern und Durchsetzungsmaßnahmen zu straffen. Damit sich OBM- und OBFCM-Daten effizient empfangen, verarbeiten und speichern lassen, ist klarzustellen, dass sich die Befugnis der Kommission, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen, auch auf die Einführung von Methoden und Anforderungen erstreckt, die für die Einhaltung der Bestimmungen zur Überwachung bei den Fahrzeugtypen erforderlich sind.	***entfällt***

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden On-Board-Überwachungssysteme (OBM) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) eingeführt, deren Ziel es ist, Echtzeit-Prüfungen auf Einhaltung, Harmonisierungsbemühungen und Lebenszyklus-Überwachungen zu erleichtern, Prüfkosten zu verringern und Durchsetzungsmaßnahmen zu straffen. Damit sich OBM- und OBFCM-Daten effizient empfangen, verarbeiten und speichern lassen, ist klarzustellen, dass sich die Befugnis der Kommission, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen, auch auf die Einführung von Methoden und Anforderungen erstreckt, die für die Einhaltung der Bestimmungen zur Überwachung bei den Fahrzeugtypen erforderlich sind.	(19) Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden On-Board-Überwachungssysteme (OBM) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) eingeführt, deren Ziel es ist, Echtzeit-Prüfungen auf Einhaltung, Harmonisierungsbemühungen und Lebenszyklus-Überwachungen zu erleichtern, Prüfkosten zu verringern und Durchsetzungsmaßnahmen zu straffen. Damit sich OBM- und OBFCM-Daten effizient ***und sicher*** empfangen, verarbeiten und speichern lassen, ist klarzustellen, dass sich die Befugnis der Kommission, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen, auch auf die Einführung von Methoden und Anforderungen erstreckt, die für die Einhaltung der Bestimmungen zur Überwachung bei den Fahrzeugtypen ***sowie für die Einhaltung der Verordnung (EU) 2023/2854 (Datenverordnung)[16b]*** erforderlich sind.

[16b] Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2023 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie (EU) 2020/1828 (Datenverordnung) (ABl. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Änderungsantrag 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-

Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden On-Board-Überwachungssysteme (OBM) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) eingeführt, deren Ziel es ist, ***Echtzeit-Prüfungen*** auf Einhaltung, Harmonisierungsbemühungen und Lebenszyklus-Überwachungen zu erleichtern, Prüfkosten zu verringern und Durchsetzungsmaßnahmen zu straffen. Damit sich OBM- und OBFCM-Daten effizient empfangen, verarbeiten und speichern lassen, ist klarzustellen, dass sich die Befugnis der Kommission, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen, auch auf die Einführung von Methoden und Anforderungen erstreckt, die für die Einhaltung der Bestimmungen zur Überwachung bei den Fahrzeugtypen erforderlich sind.	(19) Mit der Verordnung (EU) 2024/1257 werden On-Board-Überwachungssysteme (OBM) und On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) eingeführt, deren Ziel es ist, ***Prüfungen*** auf Einhaltung, Harmonisierungsbemühungen und Lebenszyklus-Überwachungen zu erleichtern, Prüfkosten zu verringern und Durchsetzungsmaßnahmen zu straffen. Damit sich OBM- und OBFCM-Daten effizient empfangen, verarbeiten und speichern lassen, ist klarzustellen, dass sich die Befugnis der Kommission, Durchführungsmaßnahmen zu erlassen, auch auf die Einführung von Methoden und Anforderungen erstreckt, die für die Einhaltung der Bestimmungen zur Überwachung bei den Fahrzeugtypen erforderlich sind.

Or. en

Begründung

On-Board-Überwachungssysteme (OBM) bieten nicht die Möglichkeit, Echtzeit-Prüfungen zur Einhaltung der Bestimmungen durchzuführen. Vielmehr werden die Überwachungsdaten in festgelegten Intervallen erhoben und übermittelt, was zwar eine regelmäßige Überwachung der Fahrzeugleistung ermöglicht, jedoch keine kontinuierliche Konformitätsbewertung.

Änderungsantrag 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19a) Mit der Verordnung (EU)

2024/1257 werden Anforderungen an den Reifenabrieb eingeführt, um Emissionen zu verringern, die nicht aus dem Abgas stammen und eine wesentliche Quelle für in die Umwelt gelangende Mikroplastikpartikel darstellen. Die Entwicklung von Abriebgrenzwerten und Prüfverfahren für Reifen der Klasse C3 ist angesichts der Vielzahl von Reifentypen und Anwendungsbereichen und der Tatsache, dass die für Reifen der Klassen C1 und C2 entwickelten Methoden nicht direkt auf Reifen der Klasse C3 übertragen werden können, technisch besonders komplex. Um sicherzustellen, dass die Abriebgrenzwerte für Reifen der Klasse C3 auf fundierten wissenschaftlichen Erkenntnissen und angemessenen Prüfverfahren beruhen, ist zusätzliche Zeit für die Entwicklung von Prüfverfahren, die Bewertung der Marktauswirkungen und die Festlegung geeigneter Grenzwerte erforderlich. Die für Reifen der Klasse C3 geltenden Fristen sollten daher entsprechend angepasst werden.

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung soll ein realistischer Zeitplan für die Einführung der Anforderungen an Reifen der Klasse C3 geschaffen werden. Daher ist es zweckmäßig, die in Artikel 11 Absatz 6 sowie Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 festgelegten Fristen um zwei Jahre zu verlängern. Die Arbeiten zu Reifen der Klasse C1 haben die Komplexität der Entwicklung von Prüfverfahren, Leistungsgrenzwerten und Äquivalenzbestimmungen verdeutlicht. Da ähnliche Arbeiten für Reifen der Klasse C3 aufgrund dieser Herausforderungen bereits mit Verzögerungen verbunden sind, wird der aktuelle Zeitplan nicht mehr als realistisch erachtet und sollte entsprechend angepasst werden.

Änderungsantrag 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19a) Die kontinuierliche Einführung neuer emissionsfreier Fahrzeuge kommt nicht nur dem Klima zugute, sondern auch der Luftqualität. Daher dürften etwaige Änderungen der in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge Auswirkungen auf die Luftqualität haben. Die Kommission sollte bis zum 31. Dezember 2027 prüfen, ob die in der Verordnung (EU) 2024/1257 festgelegten Grenzwerte für Schadstoffemissionen angesichts neuer Entwicklungen bei den CO_2-Emissionsnormen angepasst werden müssen, um ein hohes Niveau des Umwelt- und Gesundheitsschutzes in der gesamten Union aufrechtzuerhalten.

Or. en

Änderungsantrag 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 19 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19b) Der Übergang zu einer emissionsfreien Mobilität setzt voraus, dass Endnutzer in der gesamten Union zu fairen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zu Ladediensten haben. Zwar schreibt Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1804 vor, dass eine Differenzierung des Preisniveaus bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten nur zulässig ist, wenn sie verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist, doch könnte das Fehlen weiterer Klarstellungen dazu führen, dass diese Vorgabe

unterschiedlich ausgelegt wird und zu Rechtsunsicherheit führt, was den Binnenmarkt und das Vertrauen der Verbraucher beeinträchtigen würde. Zudem führt die fehlende Klarheit auch zu überhöhten Preisen an Ladestationen, eine Situation, die umgehend geändert werden muss. Daher ist es angezeigt, die Entflechtung von Infrastruktur- und Energieversorgungsdienstleistungen sicherzustellen und auf Unionsebene zu präzisieren, was in diesem Zusammenhang unter Verhältnismäßigkeit zu verstehen ist, damit Preisunterschiede für die gleiche, unter vergleichbaren Bedingungen gelieferte Strommenge auf objektiven und transparenten Kriterien beruhen und nicht zu unverhältnismäßigen Aufschlägen führen, nur weil ein Ladevorgang über einen Mobilitätsdienstleister abgewickelt wird, der nicht Teil desselben Unternehmens ist wie der Betreiber des Ladepunkts. Eine solche Präzisierung sollte im Wesentlichen zur Senkung der sogenannten Roaminggebühren beitragen und willkürliche Preisunterschiede verhindern, die zu Wettbewerbsverzerrungen, zur Beeinträchtigung der Interoperabilität oder zur Hemmung der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge führen. Im Rahmen der anstehenden Überprüfung der Verordnung (EU) 2023/1804 sollte die Kommission diese Angelegenheit umfassend prüfen und anschließend einen Gesetzgebungsvorschlag zur Behandlung dieser Problematik vorlegen. Damit könnten mehr Transparenz, ein stärkerer Wettbewerb und fairere Preise erreicht werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(20a) Die mit dieser Verordnung eingeführten Vereinfachungen folgen einer einheitlichen Logik: Es werden Anforderungen aufgehoben, die keine zusätzlichen Informationen und keinen zusätzlichen Schutz bieten, da derselbe Sachverhalt bereits anderweitig geregelt ist. Die Streichung der speziellen Laborprüfung bei niedrigen Temperaturen, die bereits durch die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb abgedeckt wird, die Umstellung auf klassenspezifische Nachweisprüfungen für Motoren schwerer Nutzfahrzeuge und die Aufhebung der Lärmvorschriften der Union, die die geltenden UNECE-Regelungen duplizieren, sind Beispiele für diesen Ansatz. Vergleichbare Überschneidungen bestehen weiterhin im Rahmen der Emissionsvorschriften der Verordnung (EU) 2024/1257, bei denen Laborprüfungen, Messungen unter realen Fahrbedingungen, die Überwachung der Übereinstimmung im Betrieb und die On-Board-Überwachung teilweise denselben Regelungsbereich abdecken. Damit das Europäische Parlament und der Rat den nächsten Schritt zur Vereinfachung auf der Grundlage von Nachweisen und nicht von Einzelfallprüfungen vollziehen können, sollte die Kommission diese verbleibenden Überschneidungen systematisch ermitteln und darüber Bericht erstatten.

Or. en

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

Sérgio Gonçalves

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(20a) Damit die mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen verhältnismäßig bleiben und mit den Zielen der Rechtsvorschriften der Union in den Bereichen Straßenverkehrssicherheit und Umweltschutz im Einklang stehen, sollte die Kommission ihre Auswirkungen überwachen und regelmäßig bewerten, insbesondere im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit, die Umweltleistung und die Verbreitung emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge.

Or. en

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(20a) Da bei schweren Nutzfahrzeugen lange Entwicklungs‑ und Produktionsplanungszyklen üblich sind, kann durch eine Verschiebung des Anwendungszeitpunkts der in der Verordnung (EU) 2024/1257 vorgesehenen Euro‑7‑Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge den Herstellern mehr Zeit für die Einhaltung der Euro‑7‑Emissionsziele eingeräumt werden.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägungsgrund 20 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(20b) Um sicherzustellen, dass der für emissionsfreie Fahrzeuge geltende Schwellenwert von 4,25 Tonnen auch langfristig angemessen ist, sollte die Kommission diesen Schwellenwert spätestens im Jahr 2032 überprüfen und dabei die technologischen Entwicklungen hinsichtlich des Batteriegewichts sowie Belange der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Marktes berücksichtigen.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Artikel ***13 Absatz 1*** der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird wie folgt geändert:	Artikel ***3*** der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird wie folgt geändert:

Or. en

Änderungsantrag 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Folgender Buchstabe fa wird eingefügt:	***entfällt***
„	
fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;	
“	

Or. en

Begründung

Über 3,5 t schwere Vans stellen aufgrund ihres Gewichts immer noch ein ernstes Risiko für die Straßenverkehrssicherheit dar. Die vorgeschriebene Verwendung von Fahrtenschreibern sorgt für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, beugt Unfällen aufgrund von Übermüdung vor und fördert faire Arbeitsbedingungen. Das wird auch dazu beitragen, Anreize für eine schnellere Umstellung auf leichtere elektrische Vans zu schaffen und Schlupflöcher für risikoreichere Pick-ups zu vermeiden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Folgender Buchstabe fa wird eingefügt:	***entfällt***
„	
fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige	

Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;
“

Or. en

Begründung

Gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sind Fahrtenschreiber die wichtigsten Instrumente zur Durchsetzung der Vorschriften zu den Ruhe- und Arbeitszeiten der Fahrer. Die Befreiung batteriebetriebener Elektrofahrzeuge der Klasse N2 mit einem Gewicht unter 4,25 t von diesen Anforderungen birgt die Gefahr, dass die Durchsetzung der Vorschriften für einen wachsenden Teil der gewerblichen Fahrzeugflotte erschwert wird, was zu erhöhten Risiken durch Übermüdung führt und Druck auf die Fahrer ausübt, auf ausreichende Ruhezeiten zu verzichten. Die Risiken, die mit langen Arbeitszeiten und Lieferdruck verbunden sind, werden durch Elektrifizierung nicht herabgesetzt.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Einleitung
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Folgender Buchstabe ***fa*** wird eingefügt:	1. Folgender Buchstabe ***j*** wird eingefügt:

Or. en

Änderungsantrag 113
Daniel Buda

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EC) 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Ziffer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb	„fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb

benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“	benutzt werden***, reine Elektrofahrzeuge (PEV), extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV)*** und ***Brennstoffzellen-Fahrzeuge,*** deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“

Or. ro

Begründung

Es ist wichtig, klare Formulierungen in Bezug auf den Anwendungsbereich unter Verwendung von Begriffen zu haben, die in den Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung verankert sind. Daher wäre es am besten, generische Formulierungen wie „Fahrzeuge mit Elektroantrieb“ zu vermeiden und klare technische Kategorien zu verwenden.

Änderungsantrag 114
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“	fa) Fahrzeuge, ***ausgenommen Fahrzeuge mit Pick-up-Aufbau,*** die zur Güterbeförderung ***ausschließlich*** mit Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung ***mit Elektroantrieb*** benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“	fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“

Or. en

Begründung

Die Union hat für diese Fahrzeuge bereits einen Grenzwert von 4,25 t festgelegt: Nach Richtlinie (EU) 2025/2205 dürfen Inhaber von Führerscheinen der Klasse B Nutzfahrzeuge bis zu 4,25 t schwere Fahrzeuge führen. Die Beibehaltung des Schwellenwerts von 3,5 t für die Verwendung von Fahrtenschreibern bei nicht elektrisch betriebenen Vans widerspricht dieser Entscheidung und teilt eine Fahrzeugklasse ohne funktionalen Grund nach dem Antriebssystem auf. Durch die Streichung des Antriebskriteriums wird die Kohärenz des Unionsrechts wiederhergestellt. Die ausführlichen Gründe sind in den Erwägungsgründen 6 bis 8 dargelegt.

Änderungsantrag 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“	fa) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Elektroantrieb ***oder Wasserstoffantrieb*** benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EC) 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
fa) ***Fahrzeuge***, die zur Güterbeförderung ***mit Elektroantrieb*** benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“	fa) ***batteriebetriebene Elektrofahrzeuge***, die zur ***innerstaatlichen*** Güterbeförderung benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch 4,25 t nicht übersteigt;“

Or. en

Begründung

Um die Einführung emissionsfreier Vans zu beschleunigen und eine weitere Zersplitterung des Binnenmarkts zu vermeiden, sollte entsprechend der vorgeschlagenen Ausnahme von der Pflicht zum Einbau eines Geschwindigkeitsbegrenzers die Ausnahme von der Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers für die betreffenden Fahrzeuge unionsweit gelten. Durch die Beschränkung der Ausnahme auf den innerstaatlichen Güterverkehr wird sichergestellt, dass grenzüberschreitende Beförderungen und Kabotage weiterhin den Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten unterliegen. Dies gilt auch für den Einbau und die Verwendung eines Fahrtenschreibers.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. Folgender Buchstabe ia wird eingefügt:
	ia) batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, die zur innerstaatlichen Güterbeförderung benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, jedoch

4,25 t nicht übersteigt;“

Or. en

Begründung

Um die Einführung emissionsfreier Vans für die Güterbeförderung zu beschleunigen und eine weitere unnötige Zersplitterung des Binnenmarkts der Union zu vermeiden, sollte entsprechend der vorgeschlagenen Ausnahme von der Pflicht zum Einbau eines Geschwindigkeitsbegrenzers die Ausnahme von der Pflicht zum Einbau eines Fahrtenschreibers für die betreffenden Fahrzeuge unionsweit gelten. Durch die Beschränkung der Ausnahme auf den innerstaatlichen Güterverkehr wird sichergestellt, dass grenzüberschreitende Beförderungen und Kabotage weiterhin im Einklang mit den Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten erfolgen und dass der Einbau und die Verwendung eines Fahrtenschreibers erforderlich ist.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EC) 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Folgender Buchstabe s wird angefügt:	***entfällt***
„	
s) Wohnmobile im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858, die ausschließlich für die nichtgewerbliche Beförderung verwendet werden.	
“	

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 13 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
s) Wohnmobile im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858, die ausschließlich für die nichtgewerbliche Beförderung verwendet werden.	***entfällt***

Or. en

Begründung

Ausnahme für nichtgewerblich genutzte Wohnmobile von den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Änderungsantrag 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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EC) 561/2006
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 3 wird folgender Buchstabe angefügt:
	ia) Wohnmobile im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858, die ausschließlich für die nichtgewerbliche Beförderung verwendet werden und eine zulässige Höchstmasse von mehr als 7,5 t haben.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 3 wird folgender Buchstabe angefügt:
	ia) Wohnmobile im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858, die ausschließlich für die nichtgewerbliche Beförderung verwendet werden.

Or. en

Begründung

Ausnahme für nichtgewerblich genutzte Wohnmobile von den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) ***Der*** Kommission ***wird die Befugnis übertragen,*** gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung ***zu erlassen***, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern	„(4) ***Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] erlässt die*** Kommission gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und

aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“

Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden. ***In diesen delegierten Rechtsakten wird zumindest Folgendes festgelegt:***

a) Interoperabilitätsnormen und

b) Netzkodex-Anforderungen für die bordseitige bidirektionale Leistungsumwandlung.

Durch diese technischen Anforderungen wird die Einhaltung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2023/1542 und der Verordnung (EU) 2023/2854 sichergestellt.

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der in Unterabsatz 1 genannten delegierten Rechtsakte bewertet die Kommission die technologischen Verbesserungen intelligenter und bidirektionaler Ladefunktionen und aktualisiert gegebenenfalls die einschlägigen delegierten Rechtsakte oder legt einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vor.“

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***delegierte***	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***und***

Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***zwischen reinen*** Elektrofahrzeugen (PEV) und extern ***aufladbaren*** Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) ***und*** der Ladeinfrastruktur***, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale*** Ladefunktionen ***unterstützen, festgelegt werden***."

unbeschadet der Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten über Netzanschluss, Systembetrieb und Regulierung des Elektrizitätsmarkts Durchführungsrechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen ***gegebenenfalls*** technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***reiner*** Elektrofahrzeuge (PEV) und extern ***aufladbarer*** Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) ***festgelegt werden, die erforderlich sind, um die Interoperabilität mit*** der Ladeinfrastruktur ***sicherzustellen und, soweit zutreffend, die Kompatibilität mit intelligenten und bidirektionalen*** Ladefunktionen ***zu gewährleisten***.

Beruhen Konformitätsanforderungen ganz oder teilweise auf harmonisierten technischen Normen, so wird in den delegierten Rechtsakten die Methodik für die Überprüfung der Konformität festgelegt."

Or. en

Begründung

Die Netzkodex-Konformität der Kommunikation reiner Elektrofahrzeuge (PEV) und extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEC) mit der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, sollte auf EU-Ebene im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung überprüft werden.

Änderungsantrag 125
Kateřina Konečná

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***delegierte Rechtsakte*** zur Ergänzung dieser	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***Durchführungsrechtsakte*** zur Ergänzung

Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***zwischen reinen Elektrofahrzeugen*** (PEV) und extern ***aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen*** (OVC-HEV) ***und*** der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden."

dieser Verordnung zu erlassen, mit denen ***gegebenenfalls*** technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***hinsichtlich der Netzkodex-Konformität des EU-harmonisierten Netzanschlusses für neue Fahrzeugtypen reiner Elektrofahrzeuge*** (PEV) und extern ***aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge*** (OVC-HEV) ***mit*** der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden."

Beruhen Konformitätsanforderungen ganz oder teilweise auf harmonisierten technischen Normen, so wird in den delegierten Rechtsakten die Methodik für die Überprüfung der Konformität festgelegt."

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***delegierte Rechtsakte*** zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***zwischen reinen Elektrofahrzeugen*** (PEV) und extern ***aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen*** (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***Durchführungsrechtsakte*** zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen ***gegebenenfalls*** technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***hinsichtlich der Netzkodex-Konformität des EU-harmonisierten Netzanschlusses für neue Fahrzeugtypen reiner Elektrofahrzeuge*** (PEV) und extern

Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“	***aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge*** (OVC-HEV) ***mit*** der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“
	Beruhen Konformitätsanforderungen ganz oder teilweise auf harmonisierten technischen Normen, so wird in den delegierten Rechtsakten die Methodik für die Überprüfung der Konformität festgelegt.“

Or. en

Begründung

Durch die AFIR-Verordnung wird die kommunikationsbezogene und physische Interoperabilität zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV), extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV), der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz sowie den Systemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, bereits indirekt sichergestellt. Das fehlende Element ist eine Zertifizierung des Netzkodex auf EU-Ebene. Mit der Überprüfung der Konformität im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung würde zugleich die Kompatibilität mit ISO 15118-20 sichergestellt, die Netzintegration von Elektrofahrzeugen (V2G) unterstützt und es würden regulatorische Doppelungen vermieden, ohne dass die Hersteller technisch überlastet würden.

Änderungsantrag 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***delegierte Rechtsakte*** zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***zwischen reinen Elektrofahrzeugen*** (PEV) und extern ***aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen***	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 ***Durchführungsrechtsakte*** zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen ***gegebenenfalls*** technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***hinsichtlich der Netzkodex-Konformität des EU-harmonisierten Netzanschlusses für***

(OVC-HEV) ***und*** der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“

neue Fahrzeugtypen reiner Elektrofahrzeuge (PEV) und extern ***aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge*** (OVC-HEV) ***mit*** der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden. ***Beruhen Konformitätsanforderungen ganz oder teilweise auf harmonisierten technischen Normen, so wird in den Durchführungsrechtsakten die Methodik für die Überprüfung der Konformität festgelegt***.“

Or. en

Begründung

Die Kommunikation und die Vernetzung zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV), extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV), der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und stationären Stromversorgungssystemen werden bereits indirekt durch die AFIR-Verordnung abgedeckt. Um die Interoperabilität und die Netzintegration von Elektrofahrzeugen (V2G) sicherzustellen, bedarf es einer Netzkodex-Zertifizierung auf EU-Ebene anstelle einzelstaatlicher Anforderungen. Die Überprüfung der Konformität im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung würde die Kompatibilität mit ISO 15118-20 unterstützen und zugleich regulatorische Doppelungen vermeiden.

Änderungsantrag 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) ***Der*** Kommission ***wird die Befugnis übertragen,*** gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung ***zu erlassen***, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern	„(4) ***Die*** Kommission ***erlässt bis zum 31. Dezember 2027*** gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen

aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“

(OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.

Mit dem delegierten Rechtsakt wird außerdem eine Bezeichnung für die V2G-Bereitschaft festgelegt, die in die Übereinstimmungsbescheinigung neuer Fahrzeugtypen reiner Elektrofahrzeuge aufzunehmen ist, die diese Anforderungen erfüllen, sowie die Methodik zur Überprüfung der Konformität, die gegebenenfalls auf harmonisierten technischen Normen beruht.“

Or. en

Änderungsantrag 129
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) ***Der*** Kommission ***wird die Befugnis übertragen,*** gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung ***zu erlassen***, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“	„(4) ***Die*** Kommission ***erlässt bis zum 31. Dezember 2027*** gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden. ***Im delegierten Rechtsakt müssen zumindest die folgenden Anforderungen***

festgelegt sein:

a) Interoperabilitätsnormen,

b) Netzkodexanforderungen für die bidirektionale Leistungsumwandlung an Bord des Elektrofahrzeugs, sowohl von Wechselstrom in Gleichstrom als auch von Gleichstrom in Wechselstrom,

c) die Integration einer bordeigenen Ladetechnologie, die diese Leistungsumwandlungen ermöglicht.

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur ***, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen,*** festgelegt werden.“	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur festgelegt werden***. Diese Anforderungen sind auf unidirektionale intelligente Ladefunktionen zu beschränken. Eine Teilnahme an der Netzintegration von Elektrofahrzeugen (V2G) oder sonstigen bidirektionalen Energiedienstleistungen bleibt freiwillig und setzt die ausdrückliche und widerrufliche Zustimmung des Fahrzeughalters voraus; in den nach diesem Absatz festgelegten technischen Anforderungen darf kein bidirektionaler Betrieb vorgeschrieben***

werden."

Or. en

Begründung

Eine Verpflichtung zu bidirektionalem Betrieb würde die Fahrzeughalter faktisch dazu zwingen, die Kosten des Netzausgleichs über die Alterung ihres privaten Eigentums mitzutragen. Zwar ist die Netzintegration von Elektrofahrzeugen (V2G) nicht untersagt und eine Teilnahme bei ausdrücklicher Zustimmung der Fahrzeughalter möglich, doch könnte ein delegierter Rechtsakt mit verpflichtenden technischen Anforderungen faktisch dazu führen, dass die Teilnahme zur Voraussetzung für den Zugang zur Ladeinfrastruktur wird. Die Batterie eines Privatfahrzeugs ist kein Bestandteil des öffentlichen Stromnetzes. Daher sollte sich die Ermächtigung ausschließlich auf unidirektionales intelligentes Laden beziehen.

Änderungsantrag 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) ***Der*** Kommission ***wird die Befugnis übertragen,*** gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung ***zu erlassen***, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden."	„(4) ***Bis zum 31. Dezember 2027 erlässt die*** Kommission gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden***; diese Anforderungen umfassen unter anderem Interoperabilitätsstandards, Netzanforderungen für die bidirektionale Leistungsumwandlung an Bord des Fahrzeugs – sowohl von Wechselstrom auf Gleichstrom als auch von Gleichstrom auf Wechselstrom – sowie die Integration bordeigener Ladetechnik, die diese***

Leistungsumwandlungen ermöglicht.“

Or. en

Änderungsantrag 132
Henrik Dahl

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden***, wobei die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur, Stromnetzen und relevanten Marktakteuren, einschließlich Ladepunktbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Aggregatoren, sichergestellt wird***.“

Or. en

Änderungsantrag 133
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle zwischen reinen Elektrofahrzeugen (PEV) und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (OVC-HEV) und der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden. ***Diese Anforderungen beschränken sich auf die physische Verbindung und das Kommunikationsprotokoll und stützen sich auf die bereits nach der Verordnung (EU) 2023/1804 geltenden Ladestandards.***“

Or. en

Änderungsantrag 134
Jana Nagyová

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***zwischen reinen Elektrofahrzeugen*** (PEV) und extern ***aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen*** (OVC-HEV) ***und*** der Ladeinfrastruktur,	„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, mit denen ***gegebenenfalls*** technische Anforderungen an die Kommunikations- und Hardwareschnittstelle ***hinsichtlich der Netzkodex-Konformität des EU-harmonisierten Netzanschlusses für neue Fahrzeugtypen reiner***

dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“	***Elektrofahrzeuge*** (PEV) und extern ***aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge*** (OVC-HEV) ***mit*** der Ladeinfrastruktur, dem Stromnetz und den stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, festgelegt werden.“

Or. en

Begründung

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.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 49

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
Artikel 49	***1a. Artikel 49 wird gestrichen.***
Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen aus einer auslaufenden Serie	
(1) Innerhalb der in Anhang V Teil B festgelegten höchstzulässigen Stückzahlen und für einen gemäß Absatz 2 begrenzten Zeitraum können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-Typgenehmigung	

nicht mehr gültig ist, zulassen und ihre Bereitstellung auf dem Markt oder ihre Inbetriebnahme gestatten.

Unterabsatz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die sich im Gebiet der Union befinden und für die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung eine gültige EU-Typgenehmigung bestand, die aber nicht zugelassen oder in Betrieb genommen worden waren, bevor diese EU-Typgenehmigung ungültig wurde.

(2) Absatz 1 gilt bei vollständigen Fahrzeugen nur für einen Zeitraum von 12 Monaten und bei vervollständigten Fahrzeugen nur für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung.

(3) Ein Hersteller, der Absatz 1 in Anspruch nehmen will, muss das bei der zuständigen Behörde jedes von der Zulassung oder der Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge betroffenen Mitgliedstaats beantragen. In dem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen technischen Anforderungen nicht entsprechen können.

Die betroffenen Mitgliedstaaten entscheiden innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags, ob sie die Zulassung oder der Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet gestatten, und wenn ja, die Stückzahl dieser Fahrzeuge.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Anzahl der Fahrzeuge, die im Rahmen des Verfahrens nach diesem Artikel zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, wirksam überwacht wird.

Or. en

((32018R0858))

Begründung

Um die Marktfragmentierung und den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die aus nicht harmonisierten einzelstaatlichen Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien entstehen – etwa unterschiedlichen Quoten- oder Stichtagsmechanismen –, sollte der Zulassungsrahmen vereinfacht werden. Die derzeitigen Verfahren verursachen sowohl für die Industrie als auch für die zuständigen nationalen Behörden einen unnötigen Verwaltungsaufwand. Wenn das Herstellungsdatum eines Fahrzeugs vor dem Zeitpunkt liegt, ab dem eine neue rechtliche Anforderung gilt, sollte daher dessen Konformitätsbescheinigung gültig bleiben, sodass aufwendige Ausnahmeregelungen für auslaufende Serien entfallen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 49

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
Artikel 49	***1a. Artikel 49 wird gestrichen.***
Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen aus einer auslaufenden Serie	
(1) Innerhalb der in Anhang V Teil B festgelegten höchstzulässigen Stückzahlen und für einen gemäß Absatz 2 begrenzten Zeitraum können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-Typgenehmigung nicht mehr gültig ist, zulassen und ihre Bereitstellung auf dem Markt oder ihre Inbetriebnahme gestatten.	
Unterabsatz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die sich im Gebiet der Union befinden und für die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung eine gültige EU-Typgenehmigung bestand, die aber nicht zugelassen oder in Betrieb genommen worden waren, bevor diese EU-Typgenehmigung ungültig wurde.	
(2) Absatz 1 gilt bei vollständigen Fahrzeugen nur für einen Zeitraum von 12 Monaten und bei vervollständigten	

Fahrzeugen nur für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der EU-Typgenehmigung.

(3) Ein Hersteller, der Absatz 1 in Anspruch nehmen will, muss das bei der zuständigen Behörde jedes von der Zulassung oder der Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge betroffenen Mitgliedstaats beantragen. In dem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen technischen Anforderungen nicht entsprechen können.

Die betroffenen Mitgliedstaaten entscheiden innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags, ob sie die Zulassung oder der Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet gestatten, und wenn ja, die Stückzahl dieser Fahrzeuge.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Anzahl der Fahrzeuge, die im Rahmen des Verfahrens nach diesem Artikel zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, wirksam überwacht wird.

Or. en

(32018R0858)

Begründung

Die derzeitigen Vorschriften für auslaufende Serien sehen vor, dass Hersteller oder Fahrzeughalter Ausnahmegenehmigungen beantragen müssen, wenn Fahrzeuge nicht vor Inkrafttreten neuer gesetzlicher Anforderungen zugelassen werden. Da die Verfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich sind, führt dieser Umstand zu unnötigem Verwaltungsaufwand und Rechtsunsicherheit, ohne dass eindeutige Vorteile entstehen. Da die Lagerung von Fahrzeugen kostspielig ist, gibt es ohnehin keinen Anreiz, sie zu lagern. Daher sollte eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung ihre Gültigkeit behalten, wenn das Fahrzeug vor Inkrafttreten der neuen Vorschriften hergestellt wurde.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 48

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. Artikel 48 wird wie folgt geändert:
Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen***, die nicht zu einer auslaufenden Serie gehören***	Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen
(1) Unbeschadet der Artikel 51, 52 und 53 dürfen Fahrzeuge, für die eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung erhalten hat, nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach den Artikeln 36 und 37 versehen sind.	(1) Unbeschadet der Artikel 51, 52 und 53 dürfen Fahrzeuge, für die eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung erhalten hat, nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer nach den Artikeln 36 und 37 ***zum Herstellungszeitpunkt ausgestellten*** gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind.
Die Zulassung und Inbetriebnahme unvollständiger Fahrzeuge kann, solange diese nicht vervollständigt sind, versagt werden. ***Die Zulassung oder die Inbetriebnahme unvollständiger Fahrzeuge darf nicht dazu genutzt werden, die Anwendung des Artikels 49 zu umgehen.***	***Die Zulassung und Inbetriebnahme unvollständiger Fahrzeuge kann, solange diese nicht vervollständigt sind, versagt werden.***
(2) Die Zahl der innerhalb eines Jahres auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Kleinserienfahrzeuge darf die in Anhang V festgelegten jährlichen Höchstgrenzen nicht überschreiten.	(2) Die Zahl der innerhalb eines Jahres auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Kleinserienfahrzeuge darf die in Anhang V festgelegten jährlichen Höchstgrenzen nicht überschreiten.

Or. en

Begründung

Die derzeitigen Vorschriften für auslaufende Serien sehen vor, dass Hersteller oder Fahrzeughalter Ausnahmegenehmigungen beantragen müssen, wenn Fahrzeuge nicht vor

Inkrafttreten neuer gesetzlicher Anforderungen zugelassen werden. Da die Verfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich sind, führt dieser Umstand zu unnötigem Verwaltungsaufwand und Rechtsunsicherheit, ohne dass eindeutige Vorteile entstehen. Da die Lagerung von Fahrzeugen kostspielig ist, gibt es ohnehin keinen Anreiz, sie zu lagern. Daher sollte eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung ihre Gültigkeit behalten, wenn das Fahrzeug vor Inkrafttreten der neuen Vorschriften hergestellt wurde.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 48 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 48 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
(1) Unbeschadet der Artikel 51, 52 und 53 dürfen Fahrzeuge, für die eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung erhalten hat, nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach den Artikeln 36 und 37 versehen sind.	**„**(1) Unbeschadet der Artikel 51, 52 und 53 dürfen Fahrzeuge, für die eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung erhalten hat, nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer nach den Artikeln 36 und 37 ***zum Herstellungszeitpunkt ausgestellten*** gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind. **“**

Or. en

(02018R0858-20240701)

Begründung

Um die Marktfragmentierung und den Verwaltungsaufwand zu beseitigen, die aus nicht harmonisierten einzelstaatlichen Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien entstehen – etwa unterschiedlichen Quoten- oder Stichtagsmechanismen –, sollte der Zulassungsrahmen vereinfacht werden. Die derzeitigen Verfahren verursachen sowohl für die Industrie als auch für die zuständigen nationalen Behörden einen unnötigen Verwaltungsaufwand. Wenn das Herstellungsdatum eines Fahrzeugs vor dem Zeitpunkt liegt, ab dem eine neue rechtliche Anforderung gilt, sollte daher dessen Konformitätsbescheinigung

gültig bleiben, sodass aufwendige Ausnahmeregelungen für auslaufende Serien entfallen.

Änderungsantrag 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 29 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. An Artikel 29 wird folgender Absatz 3a angefügt:
	„(3a) Die EU-Typgenehmigung wird für ein Kraftfahrzeug erteilt, das mit den Angaben in der in Artikel 24 genannten Beschreibungsmappe übereinstimmt und die technischen Anforderungen der in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte erfüllt. Bis zum 1. Januar 2036 müssen neue und bereits vorhandene Fahrzeugtypen den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen für die Typgenehmigung gemäß Anhang II entsprechen. Ergänzungen der Bestimmungen des Anhangs II, die ab dem 1. Januar 2026 gelten, sind für die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung nicht zwingend vorgeschrieben.“

Or. en

Änderungsantrag 140
Henrik Dahl

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. An Artikel 5 wird folgender

	Absatz 4a angefügt:
	„(4a) Die gemäß Absatz 1 erlassenen technischen Anforderungen werden verhältnismäßig und technologieneutral umgesetzt und dürfen den Wirtschaftsakteuren, Verbrauchern oder Behörden keine unnötigen Kosten verursachen.“

Or. en

Änderungsantrag 141
Henrik Dahl

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1b. In Artikel 5 wird folgender Absatz 4b angefügt:
	„(4b) Die technischen Anforderungen gemäß Absatz 1 beruhen auf offenen, harmonisierten und nicht proprietären europäischen oder internationalen Normen und stehen weiterhin mit den technischen Anforderungen für die Ladeinfrastruktur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 und den damit verbundenen delegierten Rechtsakten im Einklang.“

Or. en

Änderungsantrag 142
Henrik Dahl

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1c. In Artikel 5 wird folgender Absatz 4c angefügt:
	„(4c) Infolge der gemäß Absatz 1 erlassenen technischen Anforderungen besteht keine Pflicht zur Netzintegration von Elektrofahrzeugen (V2G) oder zum Einsatz bestimmter technischer Komponenten für private Ladeeinrichtungen, wenn eine solche Funktion unverhältnismäßige zusätzliche Kosten verursachen würde oder im betreffenden Installationskontext vernünftigerweise nicht anwendbar ist.“

Or. en

Änderungsantrag 143
Henrik Dahl

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 d (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 5 – Absatz 4 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1d. In Artikel 5 wird folgender Absatz 4d angefügt:
	„(4d) Mit den gemäß Absatz 1 erlassenen technischen Anforderungen wird sichergestellt, dass befugte Dritte vorbehaltlich der Zustimmung des Nutzers und des geltenden Unionsrechts einen fairen und diskriminierungsfreien Zugang zu den Daten und Steuersignalen erhalten, die für die Erbringung intelligenter und bidirektionaler Ladedienste erforderlich sind.“

Or. en

Änderungsantrag 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 41 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 41 wird folgender Absatz 5a eingefügt:
	„(5a) Abweichend von Absatz 1 kann ein Hersteller bei der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats eine EU-Zwischentypgenehmigung für einen in Kleinserie hergestellten Typ eines vollautomatisierten Fahrzeugs der Klasse M oder N beantragen, der für die gewerbliche Vorerprobung innerhalb eines festgelegten bauartbedingten Einsatzbereichs zum Zwecke der fortlaufenden Validierung des automatisierten Fahrsystems unter realen Einsatzbedingungen bestimmt ist. Diese Genehmigung unterliegt jährlichen Höchstmengen, Betriebsbedingungen, Verpflichtungen zur Überwachung im Betrieb und einer maximalen Gültigkeitsdauer von drei Jahren, die für aufeinanderfolgende Zeiträume gleicher Dauer verlängert werden kann, sofern die gleichen Verpflichtungen weiterhin erfüllt werden. Eine nach diesem Absatz erteilte Zwischentypgenehmigung wird im gesamten Gebiet der Union anerkannt und ist innerhalb der im Genehmigungsbogen angegebenen Grenzen des bauartbedingten Einsatzbereichs gültig.
	Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] erlässt die Kommission gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte, in denen die geltenden technischen Anforderungen, Grenzwerte, Betriebsbedingungen und Berichtspflichten sowie die Bedingungen

festgelegt werden, unter denen die während des Zeitraums der Zwischentypgenehmigung erhobenen Betriebsdaten als Validierungsnachweis für einen Antrag auf vollständige EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung verwendet werden können; zugleich werden die Anhänge dieser Verordnung entsprechend geändert. Bei diesen Bedingungen, Grenzwerten und damit verbundenen Gebühren sollte die Größe der Unternehmen angemessen berücksichtigt werden, sodass KMU und innovative Start-ups in vollem Umfang von diesem Verfahren profitieren können.“

Or. en

(32018R0858)

Änderungsantrag 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 b (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 43 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Folgender Artikel 43a wird eingefügt:
	„Artikel 43a
	Gegenseitige Anerkennung nationaler Genehmigungen für die Prüfung und den Einsatz automatisierter Fahrzeuge
	(1) Jede von einem Mitgliedstaat erteilte nationale Genehmigung für die Erprobung oder den gewerblichen Einsatz automatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen wird im gesamten Gebiet der Union anerkannt und ist innerhalb der in dieser Genehmigung festgelegten Grenzen des bauartbedingten Einsatzbereichs gültig.
	(2) Haben zwei oder mehr Mitgliedstaaten

eine grenzüberschreitende Testumgebung für automatisierte Fahrsysteme eingerichtet, werden Prüfgenehmigungen, die von einem teilnehmenden Mitgliedstaat im geografischen Geltungsbereich dieser Testumgebung erteilt wurden, von den anderen teilnehmenden Mitgliedstaaten automatisch anerkannt, sofern die Fahrzeuge den geltenden Unionsanforderungen entsprechen.

(3) Ein Mitgliedstaat kann der Anerkennung nach den Absätzen 1 und 2 nur aus hinreichend begründeten Gründen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit und nur innerhalb von 30 Arbeitstagen nach Bekanntgabe der Genehmigung widersprechen. Wird innerhalb dieser Frist kein begründeter Einwand erhoben, ist die Genehmigung im gesamten Gebiet der Union anerkannt und gültig.

(4) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] benennen die Mitgliedstaaten im Einklang mit diesem Absatz Behörden, die für die Genehmigung, Anerkennung und den Austausch von Daten zuständig sind.

(5) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte, um harmonisierte Verfahren und einen unionsweiten Mechanismus festzulegen, der von der Kommission oder einer benannten Einrichtung der Union verwaltet wird, und um die Bestimmungen dieses Artikels umzusetzen sowie die Erhebung und Übermittlung von Betriebsdaten aus Erprobung und Einsatz einzurichten.“

Or. en

(32018R0858)

Änderungsantrag 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 c (neu)
Verordnung (EU) 2018/858
Artikel 22 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 22 wird folgender Absatz 6a eingefügt:
	„(6a) Für die Zwecke des Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens für automatisierte Fahrzeuge oder vollautomatisierte Fahrzeuge kann ein Hersteller eine EU-Typgenehmigung in der Basisstufe für ein unvollständiges Fahrzeug als ADS-fähige Plattform beantragen, mit der bescheinigt wird, dass die Hardwarekomponenten des Fahrzeugs die von der Kommission gemäß diesem Absatz festzulegenden Mindestanforderungen erfüllen, unabhängig von der Software des automatisierten Fahrsystems, die in einer späteren Stufe integriert werden soll. Für die Integration des automatisierten Fahrsystems wird eine EU-Typgenehmigung in der Endstufe gemäß Absatz 4 sowie den einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1426 erteilt.
	Eine nach diesem Absatz in der Basisstufe als ADS-fähige Plattform erteilte EU-Typgenehmigung ist nicht auf einen einzigen Fahrzeugtyp beschränkt, wenn der Hersteller oder Technologieanbieter nachweist, dass dasselbe ADS, bestehend aus einer festgelegten Kombination von Hardware und Software, in mehrere Basisfahrzeugtypen integriert werden kann, die die Mindestanforderungen erfüllen. In diesem Fall werden das betreffende ADS sowie die Bandbreite der Basisfahrzeuge, für die die Genehmigung

gilt, angegeben.

Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: sechs Monate nach Inkrafttreten der Verordnung einfügen] erlässt die Kommission gemäß Artikel 82 delegierte Rechtsakte, um die Mindestanforderungen an die Hardware ADS-fähiger Basisfahrzeuge festzulegen – einschließlich Anforderungen an die Sensorabdeckung, die Standards für Rechenplattformen, die Redundanz der Aktuatoren und die funktionalen Sicherheitsintegritätsniveaus – sowie standardisierte Spezifikationen für Software-Hardware-Schnittstellen für die Integration automatisierter Fahrsysteme in der Endstufe der Typgenehmigung, um die Interoperabilität zwischen Fahrzeugplattformen und von verschiedenen Herstellern entwickelter Software für automatisierte Fahrsysteme sicherzustellen.“

Or. en

(32018R0858)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 7 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	– In Artikel 7 wird der folgende Absatz 5a angefügt:
	„(5a) Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 werden mit einem System zur Erkennung der Anwesenheit von Kindern ausgestattet, das in der Lage ist, die Anwesenheit eines im Fahrgastraum verbliebenen Kindes nach dem Ausschalten oder Verriegeln des

	Fahrzeugs zu erkennen und rechtzeitig eine Warnung sowie gegebenenfalls eine Eskalationswarnung oder einen Eskalationseingriff für den Fahrer oder Fahrzeugnutzer auszugeben.“

Or. en

(32019R2144)

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz -1 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 7 – Absatz 6

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	Artikel 7 Absatz 6 erhält folgende Fassung:
(6) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in den Absätzen 2 bis ***5*** dieses Artikels festgelegten Anforderungen.	**„**(6) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in den Absätzen 2 bis ***5a*** dieses Artikels festgelegten Anforderungen.**“**

Or. en

(32019R2144)

Änderungsantrag 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“	„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein. ***Diese Ausnahme gilt nicht für Fahrzeuge mit Pick-up-Aufbau.*** ***In dem in Artikel 14 genannten Bewertungsbericht prüft die Kommission, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin gerechtfertigt ist. Sofern im Rahmen der in Artikel 14 genannten Überprüfung nichts anderes beschlossen wird, gilt die Ausnahmeregelung ab dem 31. Dezember 2031 nicht mehr.“***

Or. en

Änderungsantrag 150
Jonas Sjöstedt

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 ***mit Elektroantrieb*** und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.	„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2***, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden,*** mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein. ***Diese Ausnahme gilt nicht für Fahrzeuge mit Pick-up-Aufbau.***“

Or. en

Änderungsantrag 151
Daniel Buda

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse ***N_2*** mit Elektroantrieb und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“	„(5a) Fahrzeuge der Klasse ***N2*** mit Elektroantrieb***, reine Elektrofahrzeuge (PEV), extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV)*** und ***Brennstoffzellen-Fahrzeuge*** mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“

Or. ro

Begründung

Es ist wichtig, klare Formulierungen in Bezug auf den Anwendungsbereich unter Verwendung von Begriffen zu haben, die in den Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung verankert sind. Daher wäre es am besten, generische Formulierungen wie „Fahrzeuge mit Elektroantrieb“ zu vermeiden und klare technische Kategorien zu verwenden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 ***mit Elektroantrieb*** und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem	„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2***, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden,*** mit einer technisch zulässigen

Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“	Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 ***mit Elektroantrieb und*** mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“	„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“

Or. en

Begründung

Vans im Bereich von 3,5 bis 4,25 t fallen häufig allein aufgrund des zusätzlichen Gewichts aufeinanderfolgender verpflichtender Sicherheitsanforderungen der vergangenen Jahrzehnte in die Fahrzeugklasse N2, nicht wegen eines höheren Risikoprofils. Sie werden typischerweise von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Handwerksbetrieben im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt. Die Verpflichtung zum Einbau eines Geschwindigkeitsbegrenzers ausschließlich für nicht-elektrische Vans derselben Klasse verursacht zusätzliche Kosten und Verwaltungsaufwand, ohne dass dadurch die Sicherheit erhöht wird, da die Sicherheitsprüfungen im Rahmen der Typgenehmigung unabhängig von der Antriebsart gelten. Eine technologieneutrale Ausnahmeregelung entspricht sowohl der Tachographenregelung als auch dem Anwendungsbereich der UN-Regelung Nr. 89.

Änderungsantrag 154
Volker Schnurrbusch

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 ***mit Elektroantrieb und*** mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“	„(5a) Fahrzeuge der Klasse N_2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“

Or. en

Änderungsantrag 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
„(5a) Fahrzeuge der Klasse ***N_2*** mit ***Elektroantrieb*** und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“	„(5a) Fahrzeuge der Klasse ***N2*** mit ***Elektro- oder Wasserstoffantrieb*** und mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand zwischen 3,5 t und 4,25 t müssen nicht mit Geschwindigkeits-Begrenzungseinrichtungen gemäß der UN-Regelung Nr. 89 ausgerüstet sein.“

Or. en

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Ein neuer Artikel 8a wird eingefügt:
	„Sicherheitsanforderungen an bündige und versenkbare Türgriffsysteme
	(1) Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1, die mit bündigen, versenkbaren oder elektronisch ausfahrbaren äußeren Türgriffen ausgestattet sind, müssen so konstruiert sein, dass sie auch bei Stromausfall, einer Kollision, Vereisung oder in Notfällen – einschließlich Fahrzeugbrand und Wassereintritt – geöffnet werden können.
	(2) Solche Türgriffe müssen über ein mechanisches Notbetätigungssystem verfügen, das unabhängig von der Stromversorgung funktioniert und ein manuelles Öffnen von innen und außen ermöglicht.
	(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um detaillierte Vorschriften und technische Anforderungen an die Sicherheit solcher Türgriffe festzulegen.“

Or. en

(32019R2144)

Änderungsantrag 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 14 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 2019/2144 wird folgender Unterabsatz angefügt:
	„Außerdem bewertet die Kommission die in Artikel 9 Absatz 5a vorgesehene

Ausnahmeregelung, wonach Fahrzeuge der Klasse N2 mit Elektroantrieb und einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand von 3,5 t bis 4,25 t nicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet sein müssen, und beachtet dabei insbesondere die damit verbundenen potenziellen Sicherheitsrisiken sowie Verbesserungen der Batterieenergiedichte, die eine Senkung des Werts von 4,25 t rechtfertigen könnten. Sollte die Bewertung eine solche Überarbeitung rechtfertigen, so gilt sie ab einem bestimmten Zeitpunkt nur für Neufahrzeuge, und die Kommission legt einen entsprechenden Gesetzgebungsvorschlag vor.“

Or. en

(32019R2144)

Begründung

Da im Rahmen dieses Gesetzgebungsvorschlags keine Folgenabschätzung durchgeführt wurde, sollte im Zuge der Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/2144 eine ordnungsgemäße Bewertung vorgenommen werden.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 9 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 2019/2144 wird folgender Absatz eingefügt:
	„(5b) Bis zum 31. Dezember 2029 erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 15 Absatz 2

Buchstabe a über die Höhe der Grenzwerte für Bremspartikelemissionen für Fahrzeuge der Klassen M2, N2, M3 und N3, die in Tabelle 8 des Anhangs I festgelegt sind.“

Or. en

(32019R2144)

Begründung

Diese Änderungen betreffen die Grenzwerte für Bremspartikelemissionen für schwere und leichte Nutzfahrzeuge. Da das CO_2-Reduktionsziel von 90 % vorsieht, dass auch nach 2035 weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Hybridantrieb verfügbar bleiben können, müssen die vorgeschlagenen Grenzwerte für Bremspartikelemissionen überarbeitet werden, um verschiedenen Antriebstechnologien Rechnung zu tragen und nicht nur aufladbaren Elektrofahrzeugen. Darüber hinaus muss mit den künftigen Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge sichergestellt werden, dass die Auswirkungen des Stadt- und Vorstadtverkehrs und der rasche Anstieg elektrifizierter Fahrzeugflotten auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Abwägung berücksichtigt werden, wobei dies im Einklang mit der Überprüfung der Verordnung (EU) 2024/1257 stehen muss.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)
Verordnung (EU) 2019/2144
Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/2144 wird folgender Buchstabe ga eingefügt:
	„ga) bordeigenes Ladeunterbrechungssystem für Elektrofahrzeuge gemäß den nach Artikel 12 erlassenen technischen Spezifikationen.“

Or. en

(32019R2144)

Begründung

Ladepunkte befinden sich häufig in abgelegenen oder isolierten Gebieten, wo die Insassen Situationen ausgesetzt sein können, in denen es nicht möglich ist, das Fahrzeug sicher zu verlassen, um den Ladevorgang zu unterbrechen. Ein standardisierter bordeigener Mechanismus, der es dem Fahrer ermöglicht, den Ladevorgang jederzeit zu unterbrechen, schließt diese Sicherheitslücke. Die technischen Spezifikationen, einschließlich der Anforderungen an Schnittstellen und Interoperabilität mit bestehenden Ladestandards, müssen von der Kommission im Wege eines delegierten Rechtsakts gemäß Artikel 12 festgelegt werden, wobei die Übereinstimmung mit den einschlägigen Normen gewährleistet sein muss.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 3 – Unterabsatz 2 – Nummer 50 a (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 3 wird folgende Nummer 50a angefügt:
	„50a. ‚Fahrzeug, das ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird (VEEF)‘ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug, das während seiner Lebensdauer ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird;“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Die Einführung einer Fahrzeugklasse, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, gewährleistet Technologieneutralität und gleiche Wettbewerbsbedingungen mit batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen.

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

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

Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 3 – Unterabsatz 2 – Nummer 50 c(neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 3 wird die folgende Nummer 50 ca eingefügt:
	„50c. ‚Kraftstoffaufforderungssystem' ein System, das darauf ausgelegt ist, zu verhindern, dass ein ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betriebenes Fahrzeug andere als zulässige Kraftstoffe verwendet;"

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Für den Fall, dass ein Fahrzeug mit nicht zulässigen Kraftstoffen betrieben wird, ist ein Kraftstoffaufforderungssystem erforderlich. Das Kraftstoffaufforderungssystem muss so ausgelegt sein, dass das Fahrzeug in der letzten Stufe deaktiviert wird, sofern fossile Kraftstoffe eingefüllt wurden, jedoch erst, nachdem ein flexibles, gestuftes Warnsystem den Fahrer auf die Situation hingewiesen hat.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 50 b (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 3 Absatz 2 wird folgende Nummer angefügt:
	„50b. ‚zulässige Kraftstoffe' alle Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, die die Nachhaltigkeitskriterien dieser Richtlinie erfüllen;"

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Dieser Ansatz sorgt für die rechtliche Kohärenz des Unionsrechts.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 50 c (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 3 Absatz 2 wird folgender Buchstabe 50 c angefügt:
	„50c. ‚Kraftstoffüberwachung' eine Einrichtung, mit der überprüft wird, ob ein Fahrzeug, das ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird, ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betankt wird;"

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Um überprüfen zu können, dass ein Fahrzeug ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird, ist eine Kraftstoffüberwachung erforderlich, die nachweist, dass das betreffende Fahrzeug ausschließlich mit diesen zulässigen Kraftstoffen betankt wird.

Änderungsantrag 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

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

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 4 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(5) Die Hersteller dürfen keine Fahrzeuge mit Manipulationseinrichtungen oder Manipulationsstrategien konzipieren, bauen oder montieren.	***„***(5) Die Hersteller dürfen keine Fahrzeuge mit Manipulationseinrichtungen oder Manipulationsstrategien konzipieren, bauen oder montieren. ***Wurde von der Typgenehmigungsbehörde eine Einrichtung oder eine Strategie gemäß dieser Verordnung und dem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 14 Absatz 3 Buchstaben a bis c sowie Artikel 14 Absatz 4 Buchstaben s und u, einschließlich der entsprechenden Unterlagen, genehmigt, so stellt eine solche Einrichtung oder Strategie weder eine Manipulationseinrichtung, noch eine Manipulationsstrategie oder eine Strategie im Sinne von Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/858 dar.“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

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

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

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

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 4 wird der folgende Absatz 1a angefügt:

„(1a) Für schwere Nutzfahrzeuge und gegebenenfalls für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gelten die Anforderungen dieses Absatzes kumulativ und gewährleisten die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte sowie die ununterbrochene Betriebsverfügbarkeit von Fahrzeugen und Maschinen unter allen normalen und vernünftigerweise vorhersehbaren Betriebsbedingungen in der gesamten Union. Die Hersteller konzipieren, kalibrieren und überwachen Emissionsminderungssysteme, die auf Reagenzien, einschließlich selektiver katalytischer Reduktionssysteme, beruhen, so, dass diese Systeme in allen betrieblichen Anwendungsfällen, die für Transportlogistik, Bauwesen, Bergbau, Forstwirtschaft, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und andere kontinuierliche oder stark genutzte Industrie‑ und Dienstleistungsanwendungen typisch sind, voll funktionsfähig bleiben.

Wenn Bedingungen, einschließlich solcher, die zur Kristallisation oder zum Einfrieren von Reagenzien führen, die Systemleistung beeinträchtigen oder voraussichtlich beeinträchtigen, gelten die folgenden Anforderungen:

a) Emissionsminderungseinrichtungen werden unverzüglich durch alternative technische Lösungen, auch durch die Verwendung alternativer Reagenzien, geändert, angepasst oder unterstützt;

b) eine gleichwertige Emissionsleistung wird unter allen anwendbaren Prüf- und realen Betriebsbedingungen jederzeit nachgewiesen und aufrechterhalten;

c) es darf keine Verringerung der Betriebsverfügbarkeit auftreten, die über das zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte erforderliche Maß hinausgeht; und

d) die Einhaltung der geltenden Emissionsgrenzwerte darf unter keinen

	Betriebsbedingungen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, ausgesetzt, unterbrochen oder verringert werden.“

Or. en

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

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

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Artikel 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
Die Hersteller müssen Fahrzeuge so konzipieren, bauen und montieren, dass sie über die in Anhang IV Tabelle 1 festgelegte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg dieser Verordnung entsprechen, einschließlich der Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte unter den in Anhang III festgelegten Bedingungen und der in der Übereinstimmungsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen erklärten ***Werte***. Diese Fahrzeuge sind als Fahrzeuge mit „Euro 7“ zu bezeichnen.	***„***Die Hersteller müssen Fahrzeuge so konzipieren, bauen und montieren, dass sie über die in Anhang IV Tabelle 1 festgelegte Lebensdauer des Fahrzeugs hinweg dieser Verordnung entsprechen, einschließlich der Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte unter den in Anhang III festgelegten Bedingungen und ***gegebenenfalls*** der in der Übereinstimmungsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen erklärten ***RDE-Höchstwerte***. Diese Fahrzeuge sind als Fahrzeuge mit „Euro 7“ zu bezeichnen. ***“***

Or. en

(32024R1257)

Begründung

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.

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

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

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	-1. Folgender Artikel 4a wird eingefügt:
	„Artikel 4a
	Besondere Anforderungen und Bestimmungen für Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden (VEEF)
	(1) Fahrzeuge, die als Fahrzeuge typgenehmigt wurden, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen (VEEF) betrieben werden, erfüllen zusätzlich zu den Anforderungen dieser Verordnung sowie den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten die Anforderungen dieses Artikels. Die spezifischen CO_2-Emissionen eines VEEF betragen 0 g CO_2/km. Dieser Wert wird in der gemäß Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und gilt für die Zwecke der Verordnung (EU) 2019/631. Die Messung spezifischer CO_2-Emissionen ist nicht erforderlich; stattdessen ist die Messung des Kraftstoffverbrauchs in L/100 km im Typgenehmigungsverfahren, bei der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion und bei den

Übereinstimmungsprüfungen im Betrieb vorgeschrieben.

(2) Ein VEEF muss mit einer Kraftstoffüberwachung und einem Kraftstoffaufforderungssystem ausgestattet sein. Diese Systeme werden so konzipiert, gebaut und installiert, dass sie vor Manipulationen geschützt sind. Der Kraftstoffeinlass wird in geeigneter Weise gekennzeichnet, sodass er erkennen lässt, dass der Motor ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird.

(3) Die Kraftstoffüberwachung kann während des Fahrzeugbetriebs und bei jedem Betankungsvorgang feststellen, ob das Fahrzeug ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird. Insbesondere ist die Einrichtung in der Lage, die Verwendung von Kraftstoffen oder Kraftstoffgemischen, die nicht als zulässige Kraftstoffe gelten, mithilfe technisch geeigneter Nachverfolgungsmethoden zu erkennen, einschließlich des Einsatzes mehrerer solcher Methoden gleichzeitig. Ein solches Verfahren könnte die nachstehend aufgeführten Methoden auf der Grundlage der genannten Ansätze oder jede andere technisch geeignete Nachverfolgungsmethode umfassen:

a) ein durchgängiges digitales Rückverfolgungssystem für zulässige Kraftstoffe entlang der gesamten Kraftstoffversorgungskette, einschließlich der Verwendung authentifizierter digitaler Aufzeichnungen und eines digitalen Authentifizierungsmechanismus, der den Tankvorgang eindeutig dem jeweiligen Fahrzeug und dem jeweiligen Tankpunkt zuordnet;

b) bordeigene Erkennung der Verwendung nicht zulässiger Kraftstoffe durch Auswertung vorhandener Fahrzeugsignale und -funktionen, einschließlich der von den Steuergeräten und den zugehörigen Sensorsystemen erzeugten Signale;

c) bordeigene Erkennung der Kraftstoffzusammensetzung durch molekulare, spektroskopische oder vergleichbare analytische Sensorik, die eine unmittelbare Überprüfung ermöglicht, ob der verwendete Kraftstoff als zulässiger Kraftstoff gilt;

d) sichere bidirektionale Kommunikation zwischen dem Fahrzeug und der Betankungseinrichtung, einschließlich der Authentifizierung und Integritätsprüfung des Tankvorgangs sowie gegebenenfalls technischer Maßnahmen, die das Betanken mit zulässigen Kraftstoffen ermöglichen und das Betanken mit nicht zulässigen Kraftstoffen verhindern;

e) ein Massenbilanzsystem, bei dem die in Verkehr gebrachten Mengen zulässiger Kraftstoffe durch überprüfbare Aufzeichnungen nachgewiesen und dem Verbrauch einzelner Fahrzeuge in entsprechenden, ihnen zurechenbaren Mengen zugeordnet werden; ein Ausgleichsansatz auf der Grundlage digitaler Nachweise, bei dem der einem Fahrzeug zurechenbare Kraftstoffverbrauch erfasst und mit digitalen Belegen (einschließlich Zertifikaten oder gleichwertigen Aufzeichnungen) abgeglichen wird, ohne dass ein Authentifizierungsmechanismus zwischen Tankvorgang und Tankpunkt erforderlich ist. Stellt die Kraftstoffüberwachung fest, dass ein VEEF nicht ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird, wird das Kraftstoffaufforderungssystem automatisch aktiviert.

(4) Das Kraftstoffaufforderungssystem warnt den Fahrer, wenn ein VEEF nicht mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird, und verhindert nach einem Warnsystem mit eskalierenden Warnstufen den weiteren Betrieb des Fahrzeugs. Dies kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass der

(Neu-)Start des Fahrzeugs endgültig verhindert wird.

(5) Abweichend von Absatz 4 kann das Kraftstoffaufforderungssystem dem Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen eine streckenbegrenzte Umgehung ermöglichen, wenn eine solche Umgehung erforderlich ist, um eine unverhältnismäßige Einschränkung der Mobilität zu vermeiden, insbesondere

a) in Regionen der Union, in denen innerhalb einer Entfernung von 100 km keine zumutbar erreichbare Betankungsmöglichkeit mit zulässigen Kraftstoffen verfügbar ist; oder

b) wenn das Fahrzeug außerhalb des Gebiets der Union betrieben wird. Die in Unterabsatz 1 genannte Umgehung muss auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt bleiben und darf nicht dazu führen, dass das Fahrzeug dauerhaft oder über die streckenbezogene Begrenzung hinaus ohne zulässige Kraftstoffe betrieben werden kann.

(6) Auf Antrag des Herstellers kann die Typgenehmigungsbehörde eine EU-Typgenehmigung für die Kraftstoffüberwachung und/oder das Kraftstoffaufforderungssystem erteilen, sofern die Einhaltung dieses Artikels nachgewiesen wurde. Diese Genehmigung stellt für sich genommen keine Typgenehmigung eines Fahrzeugtyps als VEEF dar und lässt etwaige zusätzliche Anforderungen unberührt, die für die Typgenehmigung von Fahrzeugen als VEEF gelten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission innerhalb von 30 Tagen nach dem Ausstellungsdatum alle gemäß diesem Absatz erteilten Genehmigungen für die Kraftstoffüberwachung und/oder das Kraftstoffaufforderungssystem mit. Die Mitteilung enthält eine neutrale Zusammenfassung der technischen Spezifikationen der genehmigten Kraftstoffüberwachung und/oder des

genehmigten Kraftstoffaufforderungssystems. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die detaillierten technischen und verfahrensbezogenen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftstoffüberwachungen und/oder Kraftstoffaufforderungssystemen festgelegt werden.

(7) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Typgenehmigung von VEEF im Hinblick auf die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen festgelegt werden, einschließlich der Anforderungen an Manipulationsschutz, Prüfungen und die Anwendung der Abweichung gemäß Absatz 5. Das umfasst die erforderlichen Änderungen der Anhänge I, II, IX und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2025/1706 der Kommission sowie des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission.“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

Mit Artikel 4a wird die Rechtsgrundlage für eine neue Fahrzeugklasse geschaffen, nämlich „Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen versorgt werden“ (VEEF). In Absatz 3 wird eine Reihe zulässiger Überwachungsmethoden festgelegt. In den Absätzen 4 und 5 werden Aufforderungskonzepte eingeführt, die die Einhaltung der Anforderungen in verhältnismäßiger und nutzerfreundlicher Weise sicherstellen. Mit Absatz 6 wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet, künftig entwickelte zusätzliche Überwachungsmethoden zu genehmigen. In Absatz 7 wird der Kommission die Befugnis erteilt, die erforderlichen Durchführungs- und delegierten Rechtsakte zu erlassen, um das VEEF-Konzept umzusetzen.

Änderungsantrag 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

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

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 7 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
	„(1a) Die Hersteller stellen sicher, dass Abgasnachbehandlungssysteme, die ein Reagens benötigen, unter allen Umgebungsbedingungen und insbesondere bei niedrigen Umgebungstemperaturen ihre Emissionsminderungsfunktion erfüllen.“

Or. en

(32024R1257)

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

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

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 7 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
	„(1a) Für ein VEEF ist die Messung der spezifischen CO_2-Emissionen nicht erforderlich; die Messung des Kraftstoffverbrauchs in l/100 km im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens ist hingegen erforderlich. Im Antrag auf EU-Typgenehmigung in Bezug auf die Emissionen gibt der Hersteller an, dass der Motor des Fahrzeugs ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben wird. Der Hersteller übermittelt außerdem Angaben zur Kraftstoffüberwachung und zum Kraftstoffaufforderungssystem sowie zu den Maßnahmen, die zum Schutz der

Kraftstoffüberwachung und des Kraftstoffaufforderungssystems vor Manipulation und unbefugter Änderung getroffen wurden.“

Or. en

(32024R1257)

Begründung

In Artikel 7 werden die Pflichten der Hersteller im Zusammenhang mit der Emissions-Typgenehmigung festgelegt. Die Änderung stellt eine notwendige technische Anpassung dar, um VEEF einzubeziehen und Angaben zur Kraftstoffüberwachung sowie zum Kraftstoffaufforderungssystem einzubeziehen.

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

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz -1 (neu)
Verordnung (EU) 2024/1257
Artikel 7 – Absatz 2 a (neu)

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. In Artikel 7 wird der folgende Absatz 2a angefügt:
	„(2a) Die Hersteller legen der Genehmigungsbehörde eine unterzeichnete Konformitätserklärung vor, die die dauerhafte Haltbarkeit und das Fehlen abnormaler Ausfallraten des Reagenzinjektionssystems unter dynamischen Bedingungen bestätigt, unter denen das im Rahmen der Typgenehmigung spezifizierte Reagens wiederholt einfriert und auftaut. Solche Systeme müssen die in Anhang IV Tabelle 1 aufgeführten Anforderungen an die Lebensdauer erfüllen.

Or. en

(32024R1257)

Begründung

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.