Europees Parlement
2024-2029

Commissie milieubeheer, klimaat en voedselveiligheid
Commissie interne markt en consumentenbescherming
Commissie vervoer en toerisme

2025/0422(COD)

26.6.2026

AMENDEMENTEN
1 - 170

Vereenvoudigde procedure zonder ontwerpverslag (Artikel 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 en (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de vereenvoudiging van de technische voorschriften en testprocedures voor motorvoertuigen en intrekking van Richtlijn 70/157/EEG van de Raad en Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad

Voorstel voor een verordening
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

AM_Com_LegReport

Amendement 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(1) In ***het verslag-Draghi over de toekomst van het*** Europese concurrentievermogen[3] ***uit 2024 werd benadrukt dat het aantal voorschriften en de complexiteit ervan de speelruimte van ondernemingen in de Unie dreigen te beperken en hun concurrentievermogen kunnen aantasten***. ***In een gedetailleerde analyse van*** de Verordeningen (EG) nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] en (EU) 2024/1257[7] van het Europees Parlement en de Raad ***werd eveneens gewezen op*** de buitensporige administratieve lasten en kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen. ***Op basis van deze bevindingen is het passend*** om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielindustrie te vereenvoudigen en onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te verminderen, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen.	(1) ***Voorzitter Von der Leyen schetste in haar politieke beleidslijnen voor het mandaat van de*** Europese ***Commissie 2024-2029 een nieuwe visie voor de duurzame welvaart en het*** concurrentievermogen ***van Europa, met inbegrip van een "Clean Industrial Deal" om ondernemingen te ondersteunen en de juiste voorwaarden te scheppen zodat zij onze gemeenschappelijke doelstellingen kunnen verwezenlijken***. ***Op basis van de gesprekken die zijn gevoerd in het kader van de strategische dialoog over de toekomst van de automobielindustrie en een enquête die de Commissie aan meer dan 130 belanghebbenden heeft toegezonden, heeft de Commissie negen amendementen vastgesteld in*** de Verordeningen (EG) nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] en (EU) 2024/1257[7] van het Europees Parlement en de Raad ***die*** de buitensporige administratieve lasten en kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen ***kunnen verminderen***. ***Deze amendementen zijn bedoeld*** om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielindustrie te vereenvoudigen en onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te verminderen, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen***, of aan de veiligheid van weggebruikers, met inbegrip van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers***.
3 https://commission.europa.eu/topics/compe	3 https://commission.europa.eu/topics/compe

titiveness/draghi-report_en.

[4] Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (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)

titiveness/draghi-report_en.

[4] Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (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 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(1) In het verslag-Draghi over de toekomst van het Europese concurrentievermogen[3] uit 2024 werd benadrukt dat het aantal voorschriften en de complexiteit ervan de speelruimte van ondernemingen in de Unie dreigen te beperken en hun concurrentievermogen kunnen aantasten. In een gedetailleerde	(1) In het verslag-Draghi over de toekomst van het Europese concurrentievermogen[3] uit 2024 werd benadrukt dat het aantal voorschriften en de complexiteit ervan de speelruimte van ondernemingen in de Unie dreigen te beperken en hun concurrentievermogen kunnen aantasten. In een gedetailleerde

analyse van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] en (EU) 2024/1257[7] van het Europees Parlement en de Raad werd eveneens gewezen op de ***buitensporige*** administratieve ***lasten en*** kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen. Op basis van deze bevindingen is het passend om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielindustrie te ***vereenvoudigen en onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te verminderen***, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen.

analyse van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] en (EU) 2024/1257[7] van het Europees Parlement en de Raad werd eveneens gewezen op de ***noodzaak van een herbeoordeling van de*** administratieve ***processen om de*** kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen ***te verlagen***. Op basis van deze bevindingen is het passend om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielindustrie te ***stroomlijnen***, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen ***en hun inzittenden, waaronder kwetsbare weggebruikers, en aan veilige arbeidsomstandigheden voor bestuurders***.

---

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

4 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Verordening (EU) 2019/2144 van het

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

4 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Verordening (EU) 2019/2144 van het

Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (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 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (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 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Amendement 3
Philippe Olivier

Voorstel voor een verordening
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(1) In het verslag-Draghi over de toekomst van het Europese concurrentievermogen[3] uit 2024 werd benadrukt dat het aantal voorschriften en de complexiteit ervan de speelruimte van ondernemingen in de Unie dreigen te beperken en hun concurrentievermogen kunnen aantasten. In een gedetailleerde analyse van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] en (EU) 2024/1257[7] van het Europees Parlement en de Raad werd eveneens gewezen op de buitensporige administratieve lasten en kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen. Op basis van deze bevindingen is het passend om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielindustrie te vereenvoudigen en onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te verminderen, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen.	(1) In het verslag-Draghi over de toekomst van het Europese concurrentievermogen[3] uit 2024 werd benadrukt dat het aantal voorschriften en de complexiteit ervan de speelruimte van ondernemingen in de Unie dreigen te beperken en hun concurrentievermogen kunnen aantasten. In een gedetailleerde analyse van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] en (EU) 2024/1257[7] van het Europees Parlement en de Raad werd eveneens gewezen op de buitensporige administratieve lasten en kosten in verband met de daarin vastgestelde eisen. Op basis van deze bevindingen ***en om het concurrentievermogen van de Europese voertuigfabrikanten te behouden*** is het passend om bepaalde verplichtingen voor fabrikanten en bevoegde autoriteiten die zijn vastgelegd in de wetgeving inzake de automobielindustrie te vereenvoudigen ***of zelfs te schrappen*** en onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te verminderen, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van het milieu en de veiligheidsprestaties van voertuigen.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.
4 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van	4 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van

Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (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 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordening (EU) 2024/1257 van het

Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (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 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Verordening (EU) 2024/1257 van het

Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Motivering

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.

Amendement 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(1 bis) Hoewel bepaalde vereisten kunnen worden vereenvoudigd om onnodige lasten en kosten voor bedrijven en autoriteiten te vermijden, moet eraan worden herinnerd dat de EU, door robuuste en toekomstgerichte vereisten op

het gebied van veiligheid vast te stellen, normen bepaalt die een positief effect hebben op de automobielsector en het concurrentievermogen daarvan, door de veiligheidsreputatie van haar merken te versterken en een sterke invloed uit te oefenen op het internationale normalisatiedebat, met name bij de VN/ECE. Hiermee moet ook rekening worden gehouden als het gaat om verdere vereenvoudiging en afwijkingen van de bestaande vereisten.

Or. en

Amendement 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(2) In het industrieel actieplan voor de Europese autosector[8] werd opgeroepen tot een pakket ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de automobielsector ***door*** de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingseisen te verbeteren.	(2) In het industrieel actieplan voor de Europese autosector[8] werd ***erkend dat het bestaande regelgevingskader voorspelbaarheid biedt en bijdraagt aan de verwezenlijking van onze gezamenlijke beleidsdoelstellingen, terwijl tegelijkertijd*** werd opgeroepen tot een pakket ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de automobielsector ***om*** de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingseisen te verbeteren.
[8] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — "Industrieel actieplan voor de Europese autosector" (COM(2025) 95 final).	[8] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — "Industrieel actieplan voor de Europese autosector" (COM(2025) 95 final).

Or. en

Amendement 6
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(2) In het industrieel actieplan voor de Europese autosector[8] werd opgeroepen tot een pakket ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de automobielsector door de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingseisen te verbeteren.	(2) In het industrieel actieplan voor de Europese autosector[8] werd opgeroepen tot een pakket ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de automobielsector door de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingseisen te verbeteren ***en om de administratieve lasten te verminderen***.
[8] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — "Industrieel actieplan voor de Europese autosector" (COM(2025) 95 final).	[8] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — "Industrieel actieplan voor de Europese autosector" (COM(2025) 95 final).

Or. ro

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(2 bis) Vanwege de snelle technologische ontwikkeling van systemen voor geautomatiseerd rijden en de noodzaak van een geharmoniseerd regelgevingskader moet het huidige typegoedkeuringskader worden geactualiseerd en gestroomlijnd. Om investeringen op grote schaal mogelijk te maken, moeten de drempels voor kleine series — die de productievolumes van voertuigen met systemen voor geautomatiseerd rijden beperken — onder

bepaalde voorwaarden worden verhoogd, en moeten de typegoedkeuringsprocedures flexibeler en meer gefaseerd worden gemaakt om rekening te houden met technologische ontwikkelingen. De operationele veiligheidsgegevens die nodig zijn voor de volledige typegoedkeuring van volledig geautomatiseerde voertuigen, worden alleen gegenereerd door deze voertuigen in de praktijk te gebruiken. Derhalve moet binnen het bestaande kader voor kleine series een specifieke, in de hele Unie erkende tussentijdse typegoedkeuring worden ingevoerd die het testen en de commerciële uitrol van geautomatiseerde voertuigen mogelijk maakt voordat ze worden ingezet, mits er sprake is van een gedefinieerd operationeel ontwerpdomein, verplichte monitoring tijdens het gebruik en een beperkte geldigheidsduur. Om de toetredingsdrempels voor innovatieve softwarebedrijven te verlagen en een concurrerend Europees ecosysteem voor technologie voor geautomatiseerd rijden te bevorderen, moet de bestaande meerfasentypegoedkeuringsprocedure bovendien worden aangepast om de onafhankelijke certificering van een basisvoertuig als geschikt voor een systeem voor geautomatiseerd rijden[1 bis] mogelijk te maken. Daarmee wordt bevestigd dat de hardware-elementen ervan aan vastgestelde minimumvereisten voldoen, zodat een volgende goedkeuringsfase uitsluitend betrekking hoeft te hebben op de integratie van de software voor het systeem voor geautomatiseerd rijden.

---

*[1 bis] **Definitie gebaseerd op artikel 2, punt 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1426 van de Commissie.***

Or. en

Amendement 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Voorstel voor een verordening
Overweging 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(2 ter) Het ontbreken van geharmoniseerde regels voor het testen en uitrollen van systemen voor geautomatiseerd rijden op de openbare weg heeft geleid tot een gefragmenteerd regelgevingskader in de verschillende lidstaten, waardoor de kosten voor exploitanten zijn gestegen en schaalvergroting wordt belemmerd. Derhalve moeten er op Unieniveau geharmoniseerde minimumvereisten worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat, wanneer het testen of uitrollen van een (volledig) geautomatiseerd voertuig door één lidstaat is toegelaten, of in het geval van grensoverschrijdende testomgevingen die essentieel zijn voor het genereren van operationele gegevens voor de grootschalige uitrol en het maatschappelijk draagvlak, een dergelijke vergunning op het gehele grondgebied van de Unie wordt erkend. Om de veiligheid en het toezicht te waarborgen, moet deze wederzijdse erkenning van vergunningen voor het testen en uitrollen van deze voertuigen worden ondersteund en gecoördineerd door een geharmoniseerd mechanisme voor het verzamelen en doorgeven van operationele gegevens, dat wordt beheerd door de Commissie of een aangewezen orgaan van de Unie. Bovendien kan doelgerichte en gecoördineerde overheidsfinanciering fungeren als katalysator voor particuliere investeringen, zodat technologische risico's worden verminderd, het vertrouwen van investeerders wordt versterkt en de voorwaarden worden geschapen waaronder particulier kapitaal op commercieel zinvolle schaal kan

worden ingezet. Om dit hefboomeffect te maximaliseren, is het essentieel dat de overheidsfinanciering van de Unie en de lidstaten wordt geconcentreerd op een beperkt aantal veelbelovende, grootschalige en grensoverschrijdende initiatieven met betrekking tot technologieën en systemen voor autonoom rijden, waaronder via instrumenten zoals Horizon Europa, de Connecting Europe Facility en andere toekomstige programma's in het kader van het meerjarig financieel kader.

Or. en

Amendement 9
Philippe Olivier

Voorstel voor een verordening
Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(4) Deze verordening wordt weliswaar vastgesteld met het oog op de instelling en de werking van de interne markt, maar de vereenvoudiging en stroomlijning van de technische voorschriften, testprocedures en typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen ondersteunen ook de bredere doelstelling van de Unie ***om de geleidelijke integratie van kandidaat-lidstaten in de markt van de Unie te bevorderen***. Door convergentie van de regelgeving, afstemming op de reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) en een coherente uitvoering van het acquis van de Unie te bevorderen, draagt deze verordening bij tot het verminderen van technische handelsbelemmeringen, het versterken van geïntegreerde Europese waardeketens in de automobielsector en het vergroten van de veerkracht en het concurrentievermogen van het ecosysteem van de Europese	(4) Deze verordening wordt weliswaar vastgesteld met het oog op de instelling en de werking van de interne markt, maar de vereenvoudiging en stroomlijning van de technische voorschriften, testprocedures en typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen ondersteunen ook de bredere doelstelling van de Unie. Door convergentie van de regelgeving, afstemming op de reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) en een coherente uitvoering van het acquis van de Unie te bevorderen, draagt deze verordening bij tot het verminderen van technische handelsbelemmeringen, het versterken van geïntegreerde Europese waardeketens in de automobielsector en het vergroten van de veerkracht en het concurrentievermogen van het ecosysteem van de Europese automobielsector, zonder afbreuk te doen aan de autonomie ***en*** de

automobielsector, zonder afbreuk te doen aan de autonomie ***van het recht van de Unie of*** de besluitvorming.	besluitvorming ***van de lidstaten***.

Or. fr

Motivering

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.

Amendement 10
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(4 bis) Het is van essentieel belang dat het huidige tijdschema voor de aanpassing van de gebruiksfactor in november 2026 en november 2027 wordt aangehouden, om ervoor te zorgen dat de CO_2-emissievoorschriften, de voertuigenbelasting en de consumenteninformatie een juist beeld geven van de prestaties van plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV's) in de praktijk. Uit praktijkgegevens blijkt echter dat PHEV's, zelfs na deze aanpassingen, benzine verbruiken en 1,7 tot 2 keer meer CO_2 uitstoten dan de officiële cijfers doen vermoeden. Derhalve moet de gebruiksfactor voor nieuwe PHEV's vanaf 2030 worden geactualiseerd op basis van de meest recente gegevens van de meting van het brandstofverbruik aan boord van het

voertuig (OBFCM). Vanaf dat jaar moet de gebruiksfactor jaarlijks worden geactualiseerd aan de hand van fabrikantspecifieke waarden die zijn gebaseerd op de prestaties van elke fabrikant, afgeleid uit OBFCM-gegevens.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(5) Om de arbeidsomstandigheden van bestuurders, de verkeersveiligheid en eerlijke concurrentie te verbeteren, wordt in de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad[9] bepaald dat vrachtwagens met een gewicht van meer dan 3,5 ton moeten worden uitgerust met een tachograaf. In artikel 3, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014 wordt de lidstaten echter de mogelijkheid geboden om de in artikel 13, leden 1 en 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen van die verplichting vrij te stellen.	(5) Om de arbeidsomstandigheden van bestuurders, de verkeersveiligheid en eerlijke concurrentie te verbeteren, wordt in de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad[9] bepaald dat vrachtwagens met een gewicht van meer dan 3,5 ton moeten worden uitgerust met een tachograaf***, als belangrijk instrument voor de handhaving van rij- en rusttijden***. In artikel 3, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014 wordt de lidstaten echter de mogelijkheid geboden om de in artikel 13, leden 1 en 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen van die verplichting vrij te stellen***, mits dergelijke vrijstellingen geen afbreuk doen aan de doelstellingen van artikel 1 van deze verordening, namelijk het harmoniseren van de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land, met name met betrekking tot het wegvervoer, betere controle en handhaving door de lidstaten, en een verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid.***

[9] Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

[9] Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Amendement 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(6) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen. ***De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vergt aanzienlijke inspanningen van voertuigexploitanten en bestuurders en remt de toename van het aantal lichte batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen.	(6) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen. Bedrijfsvoertuigen ***van meer dan 3,5 ton blijven echter een ernstig veiligheidsrisico vormen vanwege hun gewicht en de mogelijke gevolgen bij een botsing met andere weggebruikers***. ***Door het gebruik van tachografen voor deze voertuigen te verplichten, kunnen deze risico's worden verminderd, met name door ongevallen als gevolg van vermoeidheid te voorkomen en eerlijke***

arbeidsomstandigheden te bevorderen. Hoewel sommige elektrische bestelwagens momenteel meer dan 3,5 ton wegen, is er bovendien een groot potentieel om het gewicht van elektrische bestelwagens te verlagen dankzij ontwikkelingen in het ontwerp van batterijen en het gebruik van lichte materialen. Derhalve is het noodzakelijk om een snellere overstap te stimuleren naar lichtere elektrische bestelwagens, die gebruikers ook andere voordelen bieden in de vorm van verbeterde energie-efficiëntie en dus lagere laadkosten, bredere maatschappelijke voordelen in de vorm van een lagere belasting van de weginfrastructuur, en voordelen voor de verkeersveiligheid omdat een botsing minder gevolgen heeft.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(6) ***Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen. De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vergt aanzienlijke inspanningen van voertuigexploitanten en bestuurders en remt de toename van het aantal*** lichte ***batterijelektrische***	(6) ***De drempel van 3,5 ton, waarboven de regels inzake tachografen van toepassing zijn, is vastgesteld vóór de grootschalige invoering van verplichte veiligheids- en emissieapparatuur waarmee*** lichte bedrijfsvoertuigen ***tegenwoordig zijn uitgerust. Dergelijke apparatuur kan het laadvermogen verminderen en ertoe leiden dat moderne bestelwagens met verschillende aandrijflijnen die drempel overschrijden, ook al worden ze voor dezelfde binnenlandse vervoerstaken ingezet als lichtere voertuigen. Bovendien heeft de Unie in Richtlijn (EU) 2025/2205 een gewicht van 4,25 ton erkend als passende grenswaarde voor deze voertuigklasse,***

bedrijfsvoertuigen.	***waardoor houders van een rijbewijs B dergelijke voertuigen mogen besturen. Derhalve moeten de betreffende grenswaarden in deze verordening worden aangepast, waarbij de lidstaten bevoegd blijven om beslissingen te nemen over binnenlandse vervoersactiviteiten.***

Or. en

Amendement 14
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(6) ***Het kan voorkomen dat*** lichte ***batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de ***batterij*** zwaarder ***zijn*** dan 3,5 ton ***en daarom*** onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen***, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als*** lichte bedrijfsvoertuigen ***met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen***. ***De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vergt aanzienlijke inspanningen van voertuigexploitanten en bestuurders en remt de toename van het aantal lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen.***	(6) Lichte bedrijfsvoertuigen ***zijn*** door het gewicht van de ***huidige verplichte veiligheidsvoorzieningen vaak*** zwaarder dan 3,5 ton***, waardoor ze*** onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen***. Ongeacht het type aandrijving moet de regeling voor zware vrachtwagens alleen gelden voor*** lichte bedrijfsvoertuigen ***vanaf 4,25 ton***.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(6) ***Het kan voorkomen dat*** lichte ***batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen ***door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen,*** ook al ***hebben*** ze ***hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen***. ***De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vergt aanzienlijke inspanningen van voertuigexploitanten en bestuurders en remt de toename van het aantal lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen***.	(6) ***De drempelwaarde van 3,5 ton, waarboven de regels inzake tachografen van toepassing zijn, dateert van vóór de verplichte veiligheids- en emissieapparatuur waarmee alle*** lichte bedrijfsvoertuigen ***nu zijn uitgerust. Deze apparatuur vermindert het laadvermogen aanzienlijk en zorgt ervoor dat moderne bestelwagens met verschillende aandrijflijnen die drempel overschrijden,*** ook al ***worden*** ze ***voor dezelfde binnenlandse taken ingezet als lichtere voertuigen***. ***Bovendien heeft de Unie in Richtlijn (EU) 2025/2205 een gewicht van 4,25 ton al erkend als passende grenswaarde voor deze voertuigklasse, waardoor houders van een rijbewijs B dergelijke voertuigen mogen besturen***. ***Het is inconsequent om vast te houden aan een drempelwaarde van 3,5 ton voor een tachograaf, terwijl de Unie deze waarde in andere richtlijnen feitelijk al heeft losgelaten. In deze verordening moeten die grenswaarden met elkaar in overeenstemming worden gebracht.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(6) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014	(6) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom onder de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014

vallen, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen. De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 ***vergt aanzienlijke inspanningen van voertuigexploitanten en bestuurders*** en ***remt*** de toename van het aantal lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen.	vallen, ook al hebben ze hetzelfde laadvermogen en dezelfde toepassingen als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van die verordeningen vallen. De naleving van de voorschriften van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 ***kan extra vereisten met zich meebrengen*** en ***ertoe bijdragen dat*** de toename van het aantal lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen ***wordt afgeremd***.

Or. en

Amendement 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt.	***Schrappen***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt.	***Schrappen***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) ***Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor*** lichte ***batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen ***met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt***.	(7) Lichte bedrijfsvoertuigen ***in de klasse van 3,5 tot 4,25 ton worden voornamelijk ingezet door kleine en middelgrote ondernemingen en vakmensen die gereedschap en materialen vervoeren binnen hun eigen landsgrenzen. De verplichtingen met betrekking tot een tachograaf leiden tot terugkerende administratieve kosten en kosten voor apparatuur die onevenredig hoog zijn voor dergelijke activiteiten. Derhalve moeten alle voertuigen voor goederenvervoer met een massa in deze klasse worden vrijgesteld wanneer het vervoer niet voor rekening van derden plaatsvindt, maar voor eigen rekening van de onderneming of bestuurder, en wanneer het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is, ongeacht het type aandrijving, zodat de vrijstelling gebaseerd is op de functie en de massa van het voertuig in plaats van op de aandrijflijn, en conventionele of hybride voertuigen die voor identieke***

taken worden ingezet niet zonder reden worden benadeeld.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, ***dient*** de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte ***batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen met een ***gewicht van minder dan*** 4,25 ton ***te worden geschrapt***.	(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, ***moeten de lidstaten*** de verplichting tot installatie van een tachograaf ***kunnen schrappen*** voor lichte bedrijfsvoertuigen met een ***toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan*** 4,25 ton***, ongeacht het type aandrijving, indien dergelijke voertuigen uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt***.

Or. en

Motivering

Een dergelijke vrijstelling moet de onevenredige administratieve lasten voor kleine en middelgrote ondernemingen en vakmensen verminderen, zonder dat dit gevolgen heeft voor de bestaande nationale verkeersregels, handhavingsbevoegdheden en arbeidstijdregels

Amendement 21
Philippe Olivier

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote	(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote

ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt.	ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton ***op nationaal niveau*** te worden geschrapt***, maar wel te worden toegepast wanneer dit soort voertuigen wordt ingezet in het kader van het internationale goederenvervoer***.

Or. fr

Motivering

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.

Amendement 22
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor lichte ***batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt.	(7) Om onnodige kosten voor voertuigfabrikanten en -exploitanten, waarvan vele kleine en middelgrote ondernemingen zijn, te beperken, dient de verplichting tot installatie van een tachograaf voor ***alle*** lichte bedrijfsvoertuigen met een gewicht van minder dan 4,25 ton te worden geschrapt.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(7 bis) Slimme tachografen kunnen bijdragen aan de operationele efficiëntie van vervoerders, niet alleen als belangrijk instrument voor de handhaving van de EU-regels inzake rij- en rusttijden, maar ook als veilige en betrouwbare gegevensbron om de logistiek en het wagenparkbeheer efficiënter te maken, onder meer middels verbeterde planning, monitoring en toewijzing van middelen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(7 ter) De rol van tachografen als essentieel instrument voor de handhaving van de Unievoorschriften inzake rij- en rusttijden — waardoor uniforme handhaving, eerlijke concurrentie en de bescherming van werknemers in het wegvervoer in de hele Unie worden bevorderd — is afhankelijk van de interoperabiliteit tussen tachografen en de apparatuur en systemen die door handhavingsinstanties worden gebruikt.

Or. en

Amendement 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor lichte elektrische bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	***Schrappen***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor lichte elektrische bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	***Schrappen***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor lichte ***elektrische*** bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor lichte bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt. ***Deze vrijstelling heeft uitsluitend betrekking op de registratieverplichting en voorkomt een dubbele administratieve last voor exploitanten, met name voor kleine en middelgrote ondernemingen en vakmensen. De vrijstelling heeft geen invloed op de arbeidstijdbeperkingen van Richtlijn 2002/15/EG of op de vereisten met betrekking tot een tachograaf die van toepassing zijn in het internationale vervoer of bij cabotage met voertuigen van meer dan 2,5 ton krachtens Verordening (EU) 2020/1054. De vrijstelling heeft evenmin gevolgen voor de nationale verkeersregels en handhavingsbevoegdheden.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor ***lichte elektrische bedrijfsvoertuigen*** die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor ***voertuigen*** die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt. ***Deze vrijstelling heeft uitsluitend betrekking op de registratieverplichting en doet op geen enkele wijze afbreuk aan de bescherming van bestuurders. De***

arbeidstijdbeperkingen van Richtlijn 2002/15/EG blijven volledig van toepassing op alle betrokken bestuurders, en bij internationaal vervoer en cabotage met voertuigen van meer dan 2,5 ton blijven de vereisten met betrekking tot een tachograaf van Verordening (EU) 2020/1054 van kracht. De vrijstelling voorkomt dus een dubbele administratieve last, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande sociale waarborgen of maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.

Or. en

Amendement 29
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor ***lichte elektrische bedrijfsvoertuigen*** die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling alleen gelden voor ***voertuigen*** die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt. ***Deze vrijstelling heeft uitsluitend betrekking op de registratieverplichting en doet op geen enkele wijze afbreuk aan de bescherming van bestuurders. De arbeidstijdbeperkingen van Richtlijn 2002/15/EG blijven volledig van toepassing op alle betrokken bestuurders, en bij internationaal vervoer en cabotage met voertuigen van meer dan 2,5 ton blijven de vereisten met betrekking tot een tachograaf van Verordening (EU) 2020/1054 van kracht. De vrijstelling voorkomt dus een dubbele administratieve last, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande sociale waarborgen of maatregelen op het gebied van***

verkeersveiligheid.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) ***Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet*** de vrijstelling ***alleen*** gelden voor lichte ***elektrische*** bedrijfsvoertuigen ***die uitsluitend*** voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	(8) ***Om de goede werking van de eengemaakte markt te waarborgen en het grensoverschrijdende verkeer van emissievrije voertuigen van categorie N2 met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton te vergemakkelijken, moet*** de vrijstelling gelden voor ***emissievrije*** lichte bedrijfsvoertuigen ***van categorie N2 met een gewicht tussen 3,5 en 4,25 ton, ongeacht of ze*** voor binnenlands ***of grensoverschrijdend*** vervoer worden gebruikt.

Or. en

Motivering

De huidige EU-wetgeving benadeelt lichte elektrische bedrijfsvoertuigen (3,5-4,25 ton), omdat die vanwege het gewicht van de batterij onderworpen zijn aan vereisten inzake een tachograaf en snelheidsbegrenzer, terwijl vergelijkbare bestelwagens op fossiele brandstoffen hier niet aan hoeven te voldoen. Deze ongelijkheid belemmert de ingebruikname van emissievrije voertuigen door kmo's, schaadt het concurrentievermogen van fabrikanten en ondermijnt de klimaatdoelstellingen van de EU. Om dit op te lossen en schoner vervoer te bevorderen, wordt in de tekst voorgesteld deze emissievrije voertuigen van categorie N2 vrij te stellen van deze verplichtingen inzake apparatuur en de strenge beperking tot binnenlands vervoer te schrappen.

Amendement 31
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling ***alleen*** gelden voor lichte elektrische bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands vervoer worden gebruikt.	(8) Aangezien het aan de lidstaten is om te beslissen of zij van deze uitzondering gebruik maken, moet de vrijstelling gelden voor lichte elektrische bedrijfsvoertuigen die uitsluitend voor binnenlands en ***niet-binnenlands*** vervoer worden gebruikt.

Or. ro

Amendement 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(9) Ter vermindering van de lasten die de installatie en het gebruik van een tachograaf met zich meebrengen voor niet-beroepschauffeurs die grote kampeerwagens voor niet-commerciële doeleinden besturen, en van de gevolgen ervan voor de vraag naar dergelijke voertuigen, moeten de nationale autoriteiten dergelijke voertuigen en activiteiten kunnen vrijstellen van de rij- en rusttijdregels en het gebruik van de tachograaf, mits daardoor de in artikel 1 van die verordening genoemde doelstellingen niet worden ondermijnd.	***Schrappen***

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(9) Ter vermindering van de lasten die de installatie en het gebruik van een tachograaf met zich meebrengen voor niet-beroepschauffeurs die grote kampeerwagens voor niet-commerciële doeleinden besturen, en van de gevolgen ervan voor de vraag naar dergelijke voertuigen, moeten de nationale autoriteiten dergelijke voertuigen en activiteiten kunnen vrijstellen van de rij- en rusttijdregels en het gebruik van de tachograaf, mits daardoor de in artikel 1 van die verordening genoemde doelstellingen niet worden ondermijnd.	(9) Ter vermindering van de lasten die ***de regels inzake rij- en rusttijden en*** de installatie en het gebruik van een tachograaf met zich meebrengen voor niet-beroepschauffeurs die grote kampeerwagens voor niet-commerciële doeleinden besturen, en van de gevolgen ervan voor de vraag naar dergelijke voertuigen, moeten de nationale autoriteiten dergelijke voertuigen en activiteiten kunnen vrijstellen van de rij- en rusttijdregels en het gebruik van de tachograaf, mits daardoor de in artikel 1 van die verordening genoemde doelstellingen niet worden ondermijnd.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(9) ***Ter vermindering van de lasten die*** de installatie en het gebruik van een tachograaf ***met zich meebrengen*** voor niet-beroepschauffeurs die grote kampeerwagens voor niet-commerciële doeleinden besturen, en van de gevolgen ervan voor de vraag naar dergelijke voertuigen, moeten de nationale autoriteiten dergelijke voertuigen en activiteiten kunnen vrijstellen van de rij- en rusttijdregels en het gebruik van de tachograaf, mits daardoor de in artikel 1 van die verordening genoemde	(9) ***Om juridische duidelijkheid te verschaffen over*** de installatie en het gebruik van een tachograaf voor niet-beroepschauffeurs die grote kampeerwagens voor niet-commerciële doeleinden besturen, en van de gevolgen ervan voor de vraag naar dergelijke voertuigen, moeten de nationale autoriteiten dergelijke voertuigen en activiteiten kunnen vrijstellen van de rij- en rusttijdregels en het gebruik van de tachograaf, mits daardoor de in artikel 1 van die verordening genoemde

doelstellingen niet worden ondermijnd.	doelstellingen niet worden ondermijnd.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(10) Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wordt de typegoedkeuring van motorvoertuigen toegestaan wat het geluidsniveau en akoestische waarschuwingssystemen voor voertuigen betreft, uit hoofde van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad[10] of uit hoofde van de VN-reglementen, waaronder de Reglementen nrs. 138[11], 51[12] en 59[13] van de VN/ECE. Dat parallelle systeem brengt het risico van marktfragmentatie met zich mee. Bovendien is Verordening (EU) nr. 540/2014 achterhaald door een gebrek aan actualiseringen in vergelijking met de drie bovengenoemde VN/ECE-reglementen. Om te zorgen voor een coherent kader en volledige afstemming op de VN-reglementen, moet Verordening (EU) nr. 540/2014 worden ingetrokken en moet bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 worden gewijzigd om alleen naleving van de toepasselijke VN-reglementen toe te staan.	(10) Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wordt de typegoedkeuring van motorvoertuigen toegestaan wat het geluidsniveau en akoestische waarschuwingssystemen voor voertuigen betreft, uit hoofde van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad[10] of uit hoofde van de VN-reglementen, waaronder de Reglementen nrs. 138[11], 51[12] en 59[13] van de VN/ECE. Dat parallelle systeem brengt het risico van marktfragmentatie met zich mee. Bovendien is Verordening (EU) nr. 540/2014 achterhaald door een gebrek aan actualiseringen in vergelijking met de drie bovengenoemde VN/ECE-reglementen. Om te zorgen voor een coherent kader en volledige afstemming op de VN-reglementen, moet Verordening (EU) nr. 540/2014 worden ingetrokken en moet bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 worden gewijzigd om alleen naleving van de toepasselijke VN-reglementen toe te staan. ***Die afstemming mag niet leiden tot een lager niveau van bescherming tegen verkeerslawaai en mag de Unie niet beletten strengere voorschriften vast te stellen wanneer dat nodig is ter bescherming van de volksgezondheid, kwetsbare weggebruikers en stedelijke omgevingen.***

[10] Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG (PB L 158 van 27.5.2014, blz. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Reglement nr. 138 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van stille wegvoertuigen wat hun beperkte hoorbaarheid betreft [2017/71] (PB L 9 van 13.1.2017, blz. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Reglement nr. 51 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen op ten minste vier wielen wat hun geluidsemissie betreft [2018/798] (PB L 138 van 4.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Reglement nr. 59 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van vervangende geluiddempingssystemen [2025/844] (PB L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

[10] Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG (PB L 158 van 27.5.2014, blz. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Reglement nr. 138 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van stille wegvoertuigen wat hun beperkte hoorbaarheid betreft [2017/71] (PB L 9 van 13.1.2017, blz. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Reglement nr. 51 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen op ten minste vier wielen wat hun geluidsemissie betreft [2018/798] (PB L 138 van 4.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Reglement nr. 59 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van vervangende geluiddempingssystemen [2025/844] (PB L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(10 bis) De beschikbaarheid en

betaalbaarheid van oplaadinfrastructuur in alle lidstaten zijn cruciale factoren voor de ingebruikname van elektrische voertuigen door Europese burgers en bedrijven, omdat ze de aankoopbeslissingen van consumenten in belangrijke mate beïnvloeden. Investeringen in uitgebreide en interoperabele oplaadinfrastructuur zijn derhalve essentieel om een bredere uitrol van emissievrije mobiliteit mogelijk te maken en het gebruik van de elektrische modus van plug-in hybride elektrische voertuigen te bevorderen, zodat deze voertuigen de beoogde bijdrage aan de vermindering van de CO_2-emissies kunnen realiseren. Voldoende oplaadinfrastructuur in de hele Unie is noodzakelijk om het gebruiksgemak voor de consument te waarborgen, grensoverschrijdende mobiliteit te vergemakkelijken en de goede werking van de interne markt te ondersteunen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(10 bis) Voertuigen die zijn vervaardigd in overeenstemming met de op het moment van productie geldende wettelijke voorschriften, mogen niet worden onderworpen aan latere beperkingen voor hun registratie, verkoop of ingebruikname uitsluitend vanwege de inwerkingtreding van nieuwe technische voorschriften. Dit doet geen afbreuk aan de toepassing van vrijwarings- of corrigerende maatregelen in gevallen

waarin voertuigen een ernstig risico voor de veiligheid of het milieu vormen, noch moet het de vaststelling van toekomstige maatregelen op basis van naar behoren onderbouwd bewijs in de weg staan.

Or. en

Motivering

Om marktfragmentatie en administratieve lasten te voorkomen als gevolg van niet-geharmoniseerde nationale vrijstellingsprocedures voor modellen uit restantvoorraden, zoals verschillen in quota of afsluitdata, moet het registratiekader worden vereenvoudigd. De huidige procedures leiden tot onnodige bureaucratie voor zowel de industrie als de nationale bevoegde autoriteiten. Als de productiedatum van een voertuig vóór de toepassing van een nieuwe wettelijke verplichting ligt, moet het conformiteitscertificaat ervan geldig blijven, zodat er geen omslachtige vrijstellingsprocedure meer nodig is voor voertuigen uit restantvoorraden.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting	(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. ***Dit is een noodzakelijke eerste voorwaarde om de ontwikkeling en installatie van tweerichtingslaadpunten te stimuleren. Ook bieden de batterijen in elektrische voertuigen een groot potentieel om stroom uit hernieuwbare energiebronnen via tweerichtingsladen tijdelijk op te slaan en deze stroom terug te leveren aan het elektriciteitsnet wanneer bedrijven en huishoudens deze niet nodig hebben.*** Een geharmoniseerde aanpak van

van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet ***bij*** Verordening (EU) 2018/858 ***aan*** de Commissie de bevoegdheid ***worden verleend*** om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.

interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]) ***of het herziene kader voor meetinstrumenten (Richtlijn (EU) 2026/706[15 bis])***. ***Krachtens Richtlijn (EU) 2018/2001[15 ter] (RED III) en artikel 14 van Verordening (EU) 2023/1542[15 quater] (batterijenverordening), moeten voor voertuigen gegevens worden geregistreerd die fabrikanten ter beschikking moeten stellen met het oog op tweerichtingsladen.*** Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet Verordening (EU) 2018/858 de Commissie de bevoegdheid ***verlenen*** om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen***, waarbij de samenhang met de voorschriften van de RED III-richtlijn, de batterijenverordening en de dataverordening[15 quinquies] wordt gewaarborgd***.

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot

vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15 bis] Richtlijn (EU) 2026/706 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2026 tot wijziging van Richtlijn 2014/32/EU wat betreft meetinstallaties voor oplaadapparatuur voor elektrische voertuigen en voor dispensers voor gecomprimeerd gas, en elektriciteits-, gas- en thermische-energiemeters (PB L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15 ter] Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15 quater] Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2023 inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG en Verordening (EU) 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG (PB L 191 van 28.7.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15 quinquies] Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2023 betreffende geharmoniseerde regels inzake eerlijke toegang tot en eerlijk gebruik van data en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn (EU) 2020/1828 (dataverordening) (PB L,

2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Naarmate ***de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en*** het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en ***interoperabele vehicle-to-grid-diensten*** mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om	(11) Naarmate het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en ***interoperabel slim opladen*** mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van

technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.

puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen. ***Die bevoegdheid moet beperkt blijven tot de fysieke aansluiting en het communicatieprotocol voor slim eenrichtingsladen — welke stekker, welke kabel en welk communicatieformaat — en moet voortbouwen op de normen die de Unie reeds heeft vastgesteld krachtens Verordening (EU) 2023/1804, met name het gecombineerd laadsysteem en, voor zware bedrijfsvoertuigen, het megawatt-oplaadsysteem. Bijdragen aan vehicle-to-grid-diensten of diensten voor de teruglevering van stroom via tweerichtingsladen moeten vrijwillig blijven en onderworpen zijn aan de uitdrukkelijke en herroepbare toestemming van de voertuigeigenaar. De bevoegdheid van de Commissie mag geen indirecte verplichtingen voor voertuigeigenaren met zich meebrengen om gegevens te delen of bij te dragen aan regelingen voor netbalancering.***

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendement 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om ***de*** interoperabiliteit ***tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet*** te waarborgen, moet ***bij Verordening (EU) 2018/858 aan*** de Commissie ***de bevoegdheid worden verleend*** om technische voorschriften ***vast*** te ***stellen*** met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.	(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om ***die*** interoperabiliteit te waarborgen, moet de Commissie ***een gedelegeerde handeling vaststellen*** om technische voorschriften te ***bepalen*** met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen. ***In de gedelegeerde handeling moet tevens een aanduiding "V2G-ready" worden vastgesteld die wordt opgenomen in het conformiteitscertificaat van voertuigen,***

evenals een bijbehorende methode om de naleving te controleren. De gedelegeerde handeling moet worden vastgesteld binnen de termijn die is bepaald in Verordening (EU) 2018/858 om te zorgen voor een tijdig en samenhangend kader op Unieniveau.

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendement 41
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de	(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de

uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.

uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen. ***Die bevoegdheid moet beperkt blijven tot de fysieke aansluiting en het communicatieprotocol.***

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendement 42
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.	(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). ***Het ontbreken van een geharmoniseerde aanpak zou kunnen leiden tot versnippering van de eengemaakte markt en tot ongelijke voorwaarden voor gebruikers.*** Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-

HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Amendement 43
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en	(11) Naarmate de technologie van batterijelektrische voertuigen zich in hoog tempo ontwikkelt en het aantal elektrische voertuigen op de markt toeneemt, wordt de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet steeds belangrijker. Een geharmoniseerde aanpak van interoperabiliteit op Unieniveau is essentieel om versnippering te voorkomen van bepaalde technische voorschriften die buiten het kader van de typegoedkeuring van voertuigen worden ontwikkeld, met name wat betreft de uitvoering van de herziene netcodes (een netcode voor aansluiting van verbruikers, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie[14] en

een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie ***de bevoegdheid*** worden ***verleend*** om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

een betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net, vastgesteld bij Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie[15]). Om de geharmoniseerde capaciteiten van batterijelektrische voertuigen te waarborgen en interoperabele vehicle-to-grid-diensten mogelijk te maken, zullen voertuigen daarom aan bepaalde technische vereisten moeten voldoen. Om de interoperabiliteit tussen voertuigen, de laadinfrastructuur en het elektriciteitsnet te waarborgen, moet bij Verordening (EU) 2018/858 aan de Commissie ***een tijdelijke verplichting*** worden ***opgelegd*** om technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie- en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de laadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen.

---

[14] Verordening (EU) 2016/1388 van de Commissie van 17 augustus 2016 tot vaststelling van een netcode voor aansluiting van verbruikers (PB L 223 van 18.8.2016, blz. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Verordening (EU) 2016/631 van de Commissie van 14 april 2016 tot vaststelling van een netcode betreffende eisen voor de aansluiting van elektriciteitsproducenten op het net (PB L 112 van 27.4.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(11 bis) Als gevolg van de interoperabiliteit die voortvloeit uit deze verordening, blijven voertuigen permanent en in twee richtingen met de oplaadinfrastructuur en het elektriciteitsnet verbonden, waardoor de cyberbeveiliging van deze voertuigen een integraal onderdeel wordt van de beveiliging van het energiesysteem zelf. Voertuigen die voortdurend communiceren met externe servers en draadloos software-updates ontvangen, leiden op het gebied van beveiliging tot dezelfde kwetsbaarheden die voor telecommunicatie- en energie-infrastructuurapparatuur reeds zijn aangepakt via de EU-toolbox inzake 5G-cyberbeveiliging. Dankzij deze toolbox kunnen de lidstaten leveranciers met een hoog risico uitsluiten van kritieke functies op basis van een gecoördineerde risicobeoordeling, in plaats van een categorische uitsluiting op grond van herkomst. Derhalve moet de Commissie beoordelen of er behoefte is aan een Europees kader voor de cyberbeveiliging van verbonden voertuigen, voortbouwend op de risicogebaseerde benadering van die toolbox, en waar nodig een voorstel indienen. In afwachting van een dergelijk kader moeten de lidstaten bevoegd blijven om evenredige maatregelen te nemen wanneer kritieke gebruikssituaties dit rechtvaardigen, zoals de nabijheid van defensiefaciliteiten of in het geval van kritieke nationale infrastructuur of wagenparken van overheidsinstanties.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(11 bis) Doordat de nalevingsbepalingen van de CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen flexibeler zijn geworden [de herziening van Verordening (EU) 2019/63] blijft het gebruik van verbrandingsmotoren mogelijk. Deze flexibiliteit mag de doelstellingen van de Unie op het gebied van klimaat, luchtkwaliteit en volksgezondheid niet ondermijnen. Met het oog op de samenhang tussen de CO_2-normen en de typegoedkeuringsvoorschriften van de Unie, moet de Commissie beoordelen of Verordening (EU) 2024/1257 (het Euro 7-kader) nog steeds doeltreffend is om de transitie naar emissievrije mobiliteit te ondersteunen, waaronder door middel van strenge eisen inzake de emissies van verontreinigende stoffen, de duurzaamheid van batterijen en de werkelijke prestaties van voertuigen. Indien uit die beoordeling blijkt dat flexibiliteit in de regelgeving zou kunnen leiden tot vertraging van de emissiereductie, langer gebruik van meer vervuilende voertuigen of ondermijning van de doelstelling van de Unie inzake klimaatneutraliteit, moet de Commissie passende wetgevingsmaatregelen overwegen om het Euro 7-kader te versterken.

Or. en

(Verordening (EU) 2019/63 en Verordening (EU) 2024/1257)

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer ***wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om*** de ***continuïteit van deze overgang te*** waarborgen***, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te maken***. Gerichte regelgevende maatregelen (langere ***overgangsperiode*** voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de ***CO_2-emissienormen*** voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële ***voordelen*** (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen ***bijdragen tot een betere betaalbaarheid van*** kleine elektrische voertuigen***. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen***. Daarom ***is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren***.	(12) ***Voor*** de overgang naar duurzamer wegvervoer ***zijn regelgevingskaders vereist die echte emissiereductie stimuleren en tegelijkertijd technologische neutraliteit, keuzevrijheid voor*** de ***consument en betaalbare mobiliteit*** waarborgen. Gerichte regelgevende maatregelen (langere ***overgangsperioden*** voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de ***CO_2-emissienormen*** voor voertuigen), financiële ***maatregelen*** (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële ***maatregelen*** (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen ***de ingebruikname van zeer efficiënte emissievrije voertuigen op de markt ondersteunen. Wanneer dergelijke maatregelen worden opgesteld, moet meer aandacht worden besteed aan objectieve, emissiegerelateerde criteria, waaronder energieverbruik, voertuiggewicht en technologische efficiëntie. Een klein formaat betekent niet per definitie lagere aanschaf- of exploitatiekosten.*** Kleine elektrische voertuigen ***worden voornamelijk als tweede auto gebruikt, terwijl huishoudens met een lager inkomen doorgaans aangewezen zijn op de markt voor tweedehandsauto's en vaak te maken hebben met beperkte toegang tot oplaadinfrastructuur. Bovendien hebben veel huishoudens, met name gezinnen, voertuigen nodig waarvan de passagierscapaciteit, bagageruimte en actieradius voldoende zijn om aan hun dagelijkse mobiliteitsbehoeften te voldoen***. ***Het streven naar betaalbare en duurzame mobiliteit moet derhalve niet beperkt blijven tot het bevorderen van kleinere voertuigen, maar moet ook zijn gericht op grotere gezinsauto's met een hoge energie-efficiëntie. Differentiatie in de***

regelgeving moet derhalve gebaseerd zijn op objectieve en meetbare emissiegerelateerde parameters, met name energie-efficiëntie. Een dergelijke aanpak stimuleert daadwerkelijke CO_2-reductie, bevordert technologisch neutrale innovatie en biedt een sterkere stimulans voor voortdurende efficiëntieverbeteringen in alle voertuigsegmenten. Criteria gebaseerd op voertuiglengte kunnen juist leiden tot kleine aanpassingen van de afmetingen om te profiteren van voordelen op basis van de regelgeving, terwijl er geen directe voordelen worden geboden voor verbeterde technologische efficiëntie en betaalbaarheid.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om ***elektrische*** voertuigen betaalbaarder te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van	(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen ***en daarbij naar technologische neutraliteit te streven***, is het echter noodzakelijk om ***emissievrije*** voertuigen ***en lichte bedrijfsvoertuigen*** betaalbaarder te maken ***en ervoor te zorgen dat er meer verschillende technologieën op de markt beschikbaar komen, met de nadruk op volledig elektrische voertuigen, brandstofcelvoertuigen en andere waterstofvoertuigen, alsmede voertuigen met een verbrandingsmotor of hybride voertuigen die uitsluitend op CO_2-***

kleine elektrische voertuigen. In het ***typegoedkeuringskader is*** momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein ***elektrisch*** voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande ***voertuigcategorie*** M1 een subcategorie in te voeren.

neutrale brandstof rijden. Gerichte regelgevende maatregelen (langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. ***Hoewel het idee van emissievrije voertuigen in Verordening (EU) 2019/631 is geïntroduceerd, is*** in het ***Uniekader voor typegoedkeuring van voertuigen*** momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein ***emissievrij*** voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande ***voertuigcategorieën*** M1 ***en N1*** een ***nieuwe*** subcategorie ***van emissievrije voertuigen*** in te voeren. ***De definitie van een klein emissievrij voertuig als subcategorie onder de voertuigcategorieën M1 en N1 in deze verordening hangt samen met de definitie van emissievrije voertuigen of de bepalingen inzake superkredieten van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad, of met de vereisten inzake lage CO_2-emissies in het kader van overheidsopdrachten en regelingen voor overheidssteun, en, indien van toepassing, met de daaruit voortvloeiende wijzigingen in de bepalingen inzake typegoedkeuring. In geval van ontwikkelingen in de wetgeving op die gebieden, moet de Commissie dus bevoegd zijn om deze via gedelegeerde handelingen in de typegoedkeuringsvoorschriften te verwerken.***

Or. en

Amendement 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (***langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten,*** gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.	(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen***, hetgeen ook heeft bijgedragen aan de bredere trend van grotere en zwaardere voertuigen op de weg***. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen***, het effect ervan te vergroten en te zorgen voor eerlijke concurrentie op de interne markt***, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te maken ***voor consumenten***. ***Maatregelen ter bevordering van kleinere en betaalbaardere elektrische voertuigen moeten in overeenstemming worden gehouden met de veiligheidsdoelstellingen van de Unie, ook wat betreft de bescherming van inzittenden en kwetsbare weggebruikers.*** Gerichte regelgevende maatregelen (gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen ***en het vertrouwen van consumenten vergroten***. ***Om banen, vaardigheden en industriële toegevoegde waarde binnen de EU te beschermen, moeten fabrikanten worden gestimuleerd om te investeren in kleine elektrische voertuigen, onder meer door bij overheidsopdrachten en bij de decarbonisatie van bedrijfswagenparken voorrang te geven aan producten met "Made in EU"-inhoud, zoals vastgelegd in Verordening (EU) XXXX/XXXX[1 bis]***

[voorstel tot vaststelling van een kader van maatregelen voor de versnelling van de industriële capaciteit en de decarbonisatie in strategische sectoren] (de "verordening industriële versnelling"). In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren***, teneinde het regelgevingskader te verduidelijken, de uitvoering van deze maatregelen te vergemakkelijken en de samenhang van de interne markt te waarborgen***.

[1 bis] ***Verordening (EU) XXXX/XXXX van het Europees Parlement en de Raad van [...] tot vaststelling van een kader van maatregelen voor de versnelling van de industriële capaciteit en de decarbonisatie in strategische sectoren en tot wijziging van Verordeningen (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 en (EU) 2024/3110 (PB...).***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe ***elektrische*** automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om ***elektrische*** voertuigen ***betaalbaarder*** te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (langere	(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om ***betaalbare emissiearme*** voertuigen ***breder beschikbaar*** te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (langere

overgangsperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine ***elektrische*** voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel ***echter*** geen wettelijke definitie van een klein ***elektrisch*** voertuig opgenomen. ***Daarom*** is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.

overgangsperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine ***emissiearme*** voertuigen ***die in de Unie zijn geproduceerd***. ***De doelstelling van betaalbaarheid kan het best worden verwezenlijkt door de subcategorie te definiëren op basis van de emissieprestaties van het voertuig, in plaats van op basis van een bepaalde aandrijftechnologie. Derhalve moeten de regelingen gelden voor alle voertuigen die voldoen aan de criteria voor emissievrije en emissiearme voertuigen in de zin van artikel 3, lid 1, punt m), van Verordening (EU) 2019/631, met inbegrip van voertuigen die rijden op hernieuwbare brandstoffen in de zin van artikel 2, punt 22 bis, van Richtlijn (EU) 2018/2001, waaronder biobrandstoffen in de zin van artikel 2, punt 33) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de zin van artikel 2, punt 36), van die richtlijn, ongeacht het type aandrijving. Omdat*** in het typegoedkeuringskader momenteel geen wettelijke definitie van een ***dergelijk*** klein voertuig ***is*** opgenomen***,*** is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren. ***Om ervoor te zorgen dat de voordelen van die subcategorie de Europese productie ten goede komen, moet als voorwaarde gelden dat het voertuig uit de Unie afkomstig is. De criteria om voor die subcategorie te bepalen of een voertuig uit de Unie afkomstig is, moeten worden vastgesteld bij een wetgevingshandeling die volgens de gewone wetgevingsprocedure wordt aangenomen, in overeenstemming met de methode die moet worden vastgesteld krachtens Verordening [verordening***

industriële versnelling, 2026/0068(COD)].

Or. en

Amendement 50
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om ***elektrische*** voertuigen ***betaalbaarder*** te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.	(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om ***emissiearme*** voertuigen ***betaalbaar*** te maken ***en daarbij voor technologische neutraliteit te zorgen***. Gerichte regelgevende maatregelen (langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten, gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.

Or. en

Amendement 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (***langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten,*** gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.	(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te maken. Gerichte regelgevende maatregelen (gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.

Or. en

Amendement 52
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te	(12) De overgang naar duurzamer wegvervoer wordt voornamelijk gestimuleerd door de toename van de verkoop van luxe elektrische automodellen. Om de continuïteit van deze overgang te waarborgen, is het echter noodzakelijk om elektrische voertuigen betaalbaarder te

maken. Gerichte regelgevende maatregelen (***langere overgangsperiode voor nieuwe vereisten,*** gerichte stimulansen in de CO_2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.

maken. Gerichte regelgevende maatregelen (gerichte stimulansen in de CO2-emissienormen voor voertuigen), financiële voordelen (zoals subsidieregelingen) en niet-financiële voordelen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen), in voorkomend geval in overeenstemming met de regels inzake staatssteun, kunnen bijdragen tot een betere betaalbaarheid van kleine elektrische voertuigen. In het typegoedkeuringskader is momenteel echter geen wettelijke definitie van een klein elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) De gebruiksfactor is de parameter die in het Unierecht wordt gehanteerd om te bepalen voor hoeveel procent van de tijd een plug-in hybride elektrisch voertuig elektrisch rijdt. Door de herziening die vanaf 2027 van toepassing is krachtens Verordening (EU) 2023/443 van de Commissie zou die parameter aanzienlijk lager uitvallen, waardoor de officiële CO_2-prestaties van plug-in hybride elektrische voertuigen zouden verslechteren. Die herziening is echter gebaseerd op gegevens van het bestaande wagenpark en de huidige oplaadomstandigheden, terwijl de batterijcapaciteit, de beschikbaarheid van oplaadpunten en het gebruikersgedrag zich naar verwachting blijven ontwikkelen. Als die verlaging wordt

toegepast zonder actuele representatieve praktijkgegevens, bestaat het risico dat plug-in hybride elektrische voertuigen worden uitgesloten van de categorieën emissievrije of emissiearme voertuigen, regelingen voor overheidsopdrachten en nationale stimuleringskaders, zelfs als ze daarvoor op basis van hun prestaties in de praktijk in aanmerking zouden moeten blijven komen. De gebruiksfactor moet derhalve gebaseerd blijven op representatieve en actuele gegevens en mag een technologisch neutrale benadering van betaalbare, emissiearme mobiliteit niet ondermijnen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) Hoewel de totale eigendomskosten voor een batterijelektrisch voertuig gedurende de gehele levensduur ervan lager zijn dan die van een voertuig met een interne verbrandingsmotor, voornamelijk als gevolg van lagere onderhouds- en brandstofkosten, vormt de hogere aankoopprijs van een nieuw elektrisch voertuig voor consumenten vaak een belangrijke belemmering. Het is reeds aangetoond dat nationale modellen voor sociale leasing, met name die welke gericht zijn op huishoudens met een laag en middeninkomen, doeltreffend zijn om de ingebruikname van emissievrije voertuigen te versnellen en zo de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de gevolgen van prijsschommelingen te

verminderen. De lidstaten moeten worden aangemoedigd om een regelgevingskader vast te stellen voor sociale leasing, met name gericht op huishoudens met een laag en middeninkomen, kwetsbare vervoergebruikers en werknemers. Daartoe worden de lidstaten aangemoedigd gebruik te maken van de beschikbare EU-fondsen, met name het bij Verordening (EU) 2023/95[1 bis] opgerichte Sociaal Klimaatfonds.

[1 bis] Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot oprichting van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) In afwachting van het voorstel van de Commissie inzake CO_2-neutrale brandstof, zoals bedoeld in overweging 11 van Verordening (EU) 2023/851, en gezien de lopende onderhandelingen over de herziening daarvan, moeten in deze verordening onder CO_2-neutrale brandstof alle brandstoffen worden verstaan die zijn gedefinieerd in de richtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn (EU) 2018/2001), mits ze voldoen aan de duurzaamheidscriteria van die richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde handelingen, waarbij bij de

productie van de brandstof dezelfde hoeveelheid CO_2 uit biomassa, de omgevingslucht of hergebruikte koolstof wordt vastgelegd als er tijdens de verbranding in de gebruiksfase vrijkomt. Tot deze brandstoffen behoren hernieuwbare en/of synthetische brandstoffen, zoals biobrandstof, biogas, biomassabrandstof, hernieuwbare vloeibare en gasvormige transportbrandstof van niet-biologische oorsprong (RFNBO) en brandstof op basis van hergebruikte koolstof (RCF), alsmede biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de grondstoffen in bijlage IX bij Verordening 2018/2021.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) Extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen kunnen alleen effectief bijdragen aan de klimaatdoelstellingen van de Unie als de CO_2-emissiewaarden in de regelgeving een getrouwe weergave zijn van hun werkelijke prestaties. De gebruiksfactor aan de hand waarvan de gewogen CO_2-emissies van dergelijke voertuigen in het kader van de typegoedkeuring worden bepaald, moet derhalve regelmatig door de Commissie worden geëvalueerd op basis van gegevens uit de praktijk, waaronder gegevens over hoeveel procent van de tijd daadwerkelijk elektrisch wordt gereden, het brandstofverbruik, het elektriciteitsverbruik en het laadgedrag. Als blijkt dat de waarden voor de typegoedkeuring niet representatief zijn voor de werkelijke prestatie, moet de

Commissie de betreffende methode aanpassen en, indien nodig, correctiefactoren toepassen om de milieu-integriteit en de doeltreffendheid van Verordening (EU) 2019/613 te waarborgen.

Or. en

(Verordening (EU) 2019/613)

Motivering

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.

Amendement 57
Jens Gieseke

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) Tegelijkertijd kunnen zeer efficiënte elektrische voertuigen een aanzienlijke bijdrage leveren aan het terugdringen van het energieverbruik, het verlagen van de exploitatiekosten voor consumenten en het verminderen van de druk op het elektriciteitsnet. Om de ontwikkeling en de ingebruikname van dergelijke voertuigen op de markt te stimuleren, moet een specifieke categorie voor zeer efficiënte elektrische voertuigen worden ingevoerd en moeten er gerichte stimuleringsmaatregelen worden voorzien, onder meer via een mechanisme voor superkrediet in het kader van de CO_2-emissienormen. In het typegoedkeuringskader is momenteel

echter geen wettelijke definitie van een zeer efficiënt elektrisch voertuig opgenomen. Daarom is het passend om onder de bestaande voertuigcategorie M1 een subcategorie in te voeren.

Or. en

Motivering

Zeer efficiënte elektrische voertuigen verlagen de exploitatiekosten voor consumenten, de totale vraag naar energie en de druk op het elektriciteitsnet. Om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van energie-efficiënte voertuigen wordt bevorderd, moet een nieuw superkrediet worden ingevoerd.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) De gebruiksfactor waarmee de officiële CO_2-emissies van plug-in hybride elektrische voertuigen wordt bepaald, is bij Verordening (EU) 2023/443 van de Commissie in twee fasen herzien. De tweede fase geldt vanaf 1 januari 2027. Sinds het ontwerp van die herziening zijn de elektrische actieradius van plug-in hybride elektrische voertuigen en het percentage dat er in de praktijk elektrisch mee wordt gereden, aanzienlijk toegenomen. Als de fase van 2027 wordt toegepast, zouden de prestaties van de modernste voertuigen daardoor te laag worden ingeschat, hetgeen verdere investeringen zou ontmoedigen in een overgangstechnologie die belangrijk blijft voor de betaalbaarheid en voor gebieden met een beperkte oplaadinfrastructuur. Derhalve moeten de parameters van de gebruiksfactor worden gehandhaafd die in 2025 en 2026 van toepassing waren.

Or. en

Amendement 59
Daniel Attard

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) Bij de invoering van de nieuwe subcategorie M1E voor voertuigen moet rekening worden gehouden met de specifieke omstandigheden van kleine markten en markten voor voertuigen met het stuur aan de rechterkant, teneinde de betaalbaarheid, markttoegankelijkheid en evenredigheid van de nalevingskosten te waarborgen.

Or. en

Motivering

Om ervoor te zorgen dat de voorgestelde categorie M1E commercieel levensvatbaar blijft voor kleine markten en markten voor voertuigen met het stuur aan de rechterkant.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen	***Schrappen***

ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.	***Schrappen***

Or. en

Amendement 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met ***het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de***	(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met ***een aantal parameters om te waarborgen dat deze voertuigen maximale veiligheid bieden***

ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.	***voor de eindgebruikers en andere weggebruikers, met name kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, gezien het feit dat deze voertuigen met name zijn bedoeld voor gebruik in stedelijke gebieden***. ***Derhalve moet deze nieuwe subcategorie voertuigen ten minste voldoen aan de toepasselijke vereisten die krachtens Verordening (EU) 2019/2144 gelden voor personenauto's van categorie M1.***

Or. en

Amendement 63
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.	(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen. ***Dit is nodig om te voorkomen dat de ontwikkeling en het gebruik van kleine elektrische voertuigen worden belemmerd.***

Or. ro

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie ***van kleine elektrische*** voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.	(13) Bij het vaststellen van de toepassingsdatums van toekomstige motorvoertuigvoorschriften die betrekking hebben op deze nieuwe subcategorie voertuigen, moet rekening worden gehouden met het proportioneel grotere effect dat nieuwe voorschriften kunnen hebben op de ontwikkelingskosten van deze voertuigen ten opzichte van zwaardere en duurdere voertuigen.

Or. en

Amendement 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(13 bis) Verordening (EU) 2019/2144 is in 2019 vastgesteld en moet in 2027 worden herzien teneinde de vereisten ervan aan te passen aan de nieuwste technologische ontwikkelingen, zodat maximale veiligheid voor weggebruikers, met name kwetsbare weggebruikers, wordt gewaarborgd. In het kader van de werkzaamheden van de VN/ECE, waaraan de EU deelneemt, worden momenteel al enkele aanpassingen van die vereisten doorgevoerd om de prestatievoorschriften voor voertuigen aan te passen. Deze aanpassingen, evenals eventuele nieuwe veiligheidsapparatuur in het kader van de herziening van Verordening (EU) 2019/2144, moeten van toepassing zijn op voertuigen van categorie M1E om de verkeersveiligheid te waarborgen en bij te

dragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de EU op dit gebied. De huidige vereisten van Verordening (EU) 2019/2144 moeten bovendien ongewijzigd blijven.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(14) Zoals aangekondigd in het Industrieel actieplan voor de Europese autosector zal de Commissie een aanbeveling opstellen met opties voor stimuleringsregelingen die effectief zijn gebleken bij het bevorderen van het gebruik van emissievrije voertuigen ***en die*** in overeenstemming ***zijn*** met de mededingingsregels. Op basis van de nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen zouden ook aanbevelingen aan de lidstaten kunnen worden gedaan voor financiële maatregelen (bv. aankoopsubsidies, belastingvrijstellingen, vrijstellingen van tolheffing) en niet-financiële maatregelen (bv. toewijzing van parkeerrechten op basis van grootte, speciale laadinfrastructuur enz.) .	(14) Zoals aangekondigd in het Industrieel actieplan voor de Europese autosector zal de Commissie een aanbeveling opstellen met opties voor stimuleringsregelingen die effectief zijn gebleken bij het bevorderen van het gebruik van emissievrije voertuigen***.*** ***Dergelijke stimuleringsregelingen moeten aansluiten bij de strategische doelstellingen van de Unie, waaronder het versterken van het concurrentievermogen van de Europese automobielsector, en tegelijkertijd*** in overeenstemming ***blijven*** met de mededingingsregels ***en verstoringen van de interne markt voorkomen***. Op basis van de nieuwe subcategorie van kleine elektrische voertuigen zouden ook aanbevelingen aan de lidstaten kunnen worden gedaan voor financiële maatregelen (bv. aankoopsubsidies, belastingvrijstellingen, vrijstellingen van tolheffing) en niet-financiële maatregelen (bv. toewijzing van parkeerrechten op basis van grootte, speciale laadinfrastructuur enz.). ***Dergelijke maatregelen moeten ervoor zorgen dat overheidssteun daadwerkelijk bijdraagt aan de versterking van het industriële ecosysteem van de Unie.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(14 bis) De lidstaten besteden aanzienlijke middelen aan stimuleringsmaatregelen voor voertuigen, maar er bestaat geen gemeenschappelijke definitie aan de hand waarvan zij dergelijke steun kunnen richten op voertuigen die Europese waardecreatie vertegenwoordigen. Bij Verordening [2026/0068(COD), verordening industriële versnelling] wordt voor het eerst een methode vastgesteld om op basis van onderdelen en leveranciers te bepalen of een voertuig uit de Unie afkomstig is, maar die methode blijft beperkt tot elektrische voertuigen en de uitwerking ervan verloopt grotendeels via gedelegeerde handelingen. Voertuigen met een verbrandingsmotor of hybride aandrijfsysteem, waaronder voertuigen die rijden op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 36), van Richtlijn (EU) 2018/2001 of op biobrandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 33), van die richtlijn, en die nog steeds een aanzienlijk deel van de ondersteunde registraties uitmaken, vallen buiten enig vergelijkbaar kader. Om de lidstaten een bruikbaar instrument te bieden om hun Europese leveranciersbestand te versterken, mochten zij daartoe besluiten, terwijl de verantwoordelijkheid van de medewetgevers voor het toepassingsgebied van dergelijke maatregelen behouden blijft, moet de Commissie de uitbreiding van die methode beoordelen op een

manier die geldt voor alle aandrijflijnen en een voorstel indienen dat volgens de gewone wetgevingsprocedure moet worden aangenomen, zodat het toepassingsgebied en de drempelwaarden van een dergelijk kader een bewuste politieke keuze weerspiegelen en geen technische uitwerking.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(14 bis) Extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) kunnen een rol spelen in de transitie naar emissievrije mobiliteit en kunnen nuttig zijn voor specifieke toepassingen en op andere wereldwijde markten. OVC-HEV's dragen bij aan de vermindering van de CO_2-emissies van het wegvervoer door verbrandingsmotortechnologie te combineren met de mogelijkheid om elektrisch te rijden, en bieden consumenten een praktische en flexibele optie om kennis te maken met elektrische mobiliteit. De CO_2-emissies van OVC-HEV's, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2024/1257, worden berekend aan de hand van een gebruiksfactor die in 2025 is toegepast om de kilometerparameters van typegoedkeuringstests te verhogen en die in 2027 naar verwachting nog verder wordt aangescherpt. Een dergelijke aanscherping zou leiden tot een aanzienlijke stijging van de CO_2-waarden bij typegoedkeuring, waardoor de bijdrage van OVC-HEV's aan de naleving door fabrikanten van de CO_2-

reductiedoelstellingen kleiner zou worden. Teneinde de regelgevingsstabiliteit te waarborgen en de bijdrage van OVC-HEV's aan emissiereducties te behouden, moet de huidige gebruiksfactor worden gehandhaafd door middel van een wijziging van Verordening (EU) 2024/1257.

Or. en

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(16) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust, hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. Die verplichting brengt ***onnodige*** kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen,	(16) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust, ***gezien het verband tussen een hoger voertuiggewicht en een grotere botskracht,*** hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. ***De massa van een***

waardoor de ***toename*** van ***het aantal*** emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd. Het ***is daarom*** passend om ***emissievrije*** voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust.

voertuig is een relevante parameter voor de verkeersveiligheid. Die verplichting brengt ***extra*** kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor de ***uitrol*** van emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd. ***Om de transitie naar emissievrij vervoer te ondersteunen en het concurrentievermogen van Europese bedrijven, met name kmo's, te versterken, is*** het passend om ***puur elektrische*** voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust***, op voorwaarde dat passende maatregelen worden genomen voor het waarborgen van de verkeersveiligheid***. ***Deze vrijstelling zou op gezette tijden opnieuw kunnen worden bekeken om ervoor te zorgen dat zij evenredig en veilig blijft en nog steeds in overeenstemming is met de doelstellingen op het gebied van veiligheid en de interne markt.***

Or. en

Amendement 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(16) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust, hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het	(16) Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust, hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het

toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. Die verplichting brengt onnodige kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor de toename van het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd. Het is daarom passend om emissievrije voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust.

toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. Die verplichting brengt onnodige kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor de toename van het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd. Het is daarom passend om emissievrije voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust. ***Omdat voor deze vrijstelling echter geen specifieke effectbeoordeling is uitgevoerd en de energiedichtheid van batterijen naar verwachting op termijn verbetert, moet worden beoordeeld of deze vrijstelling nog steeds gerechtvaardigd is in het kader van de evaluatie van Verordening (EU) 2019/2144. Derhalve moet de Commissie de gevolgen van de vrijstelling voor de verkeersveiligheid en de technologische ontwikkelingen evalueren en, indien van toepassing, overwegen of de drempelwaarde voor de technisch toelaatbare maximummassa nog steeds noodzakelijk is.***

Or. en

Amendement 71
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(16) Het kan voorkomen dat lichte ***batterijelektrische*** bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de ***batterij*** zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust***, hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als***	(16) Het kan voorkomen dat lichte bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de ***moderne beveiligingssystemen en andere verplichte apparatuur*** zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust. Het is daarom passend om ***lichte bedrijfsvoertuigen*** van

lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. ***Die verplichting brengt onnodige kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor de toename van het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd.*** Het is daarom passend om ***emissievrije voertuigen*** van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust.

categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(16) ***Het kan voorkomen dat lichte batterijelektrische bedrijfsvoertuigen door het gewicht van de batterij zwaarder zijn dan 3,5 ton en daarom zijn onderworpen aan de verplichting om met snelheidsbegrenzers te worden uitgerust, hoewel zij hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden hebben als lichte bedrijfsvoertuigen met een verbrandingsmotor die niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. Die verplichting brengt onnodige kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor de toename van het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen wordt vertraagd. Het is daarom passend om emissievrije*** voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare	(16) Voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton ***vallen onder die categorie vanwege het gewicht van de verplichte apparatuur en niet vanwege een hoger risicoprofiel, en hebben hetzelfde laadvermogen en dezelfde gebruiksdoeleinden als lichte bedrijfsvoertuigen met een lager gewicht die buiten het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/2144 vallen. Het is derhalve passend om dergelijke voertuigen*** vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust***, ongeacht het type aandrijflijn***. ***Als al deze voertuigen met een massa in dezelfde klasse consistent worden behandeld, kunnen vervoerders bovendien het volledige laadvermogen van moderne***

maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton vrij te stellen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te zijn uitgerust.	***bestelwagens benutten, waardoor het aantal benodigde ritten voor het vervoer van een bepaald volume goederen afneemt en de emissie per tonkilometer daalt.***

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(16 bis) Het is belangrijk dat de lidstaten, de nationale autoriteiten en de marktdeelnemers voldoende tijd krijgen om zich voor te bereiden op de toepassing van de bij Verordening (EU) 2024/1257 ingevoerde nieuwe regels en de uit hoofde van die verordening vastgestelde uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen. Gezien de specifieke technische uitdagingen die zijn verbonden aan de ontwikkeling en uitrol van emissievrije technologieën voor zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens, is een langere doorlooptijd voor die voertuigcategorieën passend. Derhalve moet de toepassing van de bepalingen van Verordening (EU) 2024/1257 voor nieuwe voertuigen van de categorieën M2, M3, N2 of N3 en aanhangwagens van de categorieën O3 of O4 verder worden uitgesteld, zodat de betrokken sector voldoende tijd heeft voor de invoering van de nieuwe vereisten. De datum van toepassing voor zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens kan immers worden uitgesteld, omdat de overgang naar emissievrije voertuigen voor zware bedrijfsvoertuigen langer zal duren. De vaststellingsdata voor de betreffende

uitvoeringshandelingen moeten dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(16 bis) Kinderen die zonder toezicht in voertuigen worden achtergelaten, kunnen worden blootgesteld aan ernstige en snel toenemende risico's, zoals hittestuwing, hypothermie of andere levensbedreigende situaties. Meerdere lidstaten hebben al maatregelen genomen om dit risico aan te pakken, waaronder door middel van nationale verplichtingen inzake systemen die herinneren aan de aanwezigheid van kinderen of die waarschuwen bij het achterlaten van kinderen. Hoewel dergelijke maatregelen een legitieme en belangrijke veiligheidsdoelstelling nastreven, kunnen uiteenlopende nationale voorschriften leiden tot fragmentatie van de interne markt en tot verschillende beschermingsniveaus binnen de Unie. Gezien de beschikbaarheid van technologieën voor de detectie van de aanwezigheid van kinderen en de geleidelijke integratie daarvan in de protocollen voor de veiligheidsbeoordeling van voertuigen, is het passend een geharmoniseerde Unievereiste vast te stellen om voertuigen van de categorieën M1 en N1 uit te rusten met systemen die de aanwezigheid van een zonder toezicht achtergelaten kind in het voertuig detecteren of op betrouwbare wijze vaststellen, en tijdig kunnen

waarschuwen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(16 bis) Verborgen en inschuifbare deurgrepen, met name als ze elektrisch worden bediend, kunnen risico's opleveren in geval van stroomuitval, een botsing, bevriezing of noodsituaties, zoals een voertuigbrand of wanneer het voertuig te water raakt. Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 moeten er middels een gemeenschappelijke en praktische veiligheidsnorm voor zorgen dat dergelijke deurgrepen in deze situaties kunnen worden gebruikt en dat hulpdiensten snel kunnen ingrijpen.

Or. en

Amendement 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(16 bis) Omdat sommige reagentia bij lage temperaturen kunnen bevriezen, moeten fabrikanten worden verplicht om reagensinspuitsystemen zo te ontwerpen en vervaardigen dat ze bestand zijn tegen langdurig gebruik, met inbegrip van gebruik onder koude omstandigheden

waarbij het reagens kan worden blootgesteld aan herhaaldelijke vries- en dooicycli. Dit omvat maatregelen om ervoor te zorgen dat de tanks en leidingen voor reagentia kunnen worden verwarmd.

Or. en

Amendement 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 16 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(16 ter) Uit praktijkgegevens van instrumenten voor de meting van het brandstof- en/of elektriciteitsverbruik aan boord van het voertuig (OBFCM-instrumenten) van extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV) die in de periode van 2021 tot en met 2023 in de EU zijn geregistreerd, blijkt dat de CO_2-emissies van deze voertuigen in de praktijk in die periode gemiddeld 3,5 keer hoger lagen dan de typegoedkeuringswaarden. Dit is aanzienlijk hoger dan bij conventionele voertuigen en kan worden verklaard door de discrepantie tussen de bij de typegoedkeuring gehanteerde gebruiksfactor en de daadwerkelijke oplaad- en rijpatronen van de voertuigen, hetgeen leidt tot meer emissies en hogere brandstofkosten voor consumenten. Uit de analyse van deze gegevens blijkt ook dat het verschil met de werkelijke emissies voor deze voertuigen toeneemt. Om consumenten beter te beschermen en ervoor te zorgen dat deze voertuigen niet onrechtvaardig worden behandeld ten opzichte van andere technologieën, is het noodzakelijk om de gebruiksfactor voor de raming van de CO_2-emissies van OVC-HEV's bij de typegoedkeuring jaarlijks te actualiseren op basis van OBFCM-

gegevens.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 16 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(16 ter) Bereikvergroters bieden extra mogelijkheden voor de decarbonisatie van zware bedrijfsvoertuigen, maar krijgen momenteel onvoldoende aandacht in de uitvoeringsbesluiten die zijn vastgesteld krachtens de Euro 6-wetgeving. Met name biedt het bestaande kader geen ruimte voor de typegoedkeuring van motoren voor lichte bedrijfsvoertuigen die gebruikt worden als bereikvergroter in zware bedrijfsvoertuigen. Om de regeldruk en de kosten voor fabrikanten te verminderen, moeten uitvoeringshandelingen worden vastgesteld die het gebruik en de typegoedkeuring van dergelijke motoren voor toepassing in zware bedrijfsvoertuigen mogelijk maken.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van

bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de*** emissies ***van gasvormige verontreinigende stoffen en PN*** onder reële rijomstandigheden***, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (***van –7 °C tot 38 °C***). Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van*** bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 ***te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Hoewel volgens de regelgeving voor*** emissies onder reële rijomstandigheden ***(RDE) temperaturen van*** –7 °C tot 38 °C ***zijn toegestaan voor testdoeleinden, vormen deze temperaturen geen verplichte testomstandigheden en bestaat er dus geen verplichting om een RDE-test bij −7 °C uit te voeren; de naleving bij die temperatuur blijft derhalve theoretisch en is niet aangetoond. Tijdens de laboratoriumtest bij lage temperatuur worden voertuigen daarentegen onderworpen aan gestandaardiseerde, gecontroleerde omstandigheden tijdens een stadsrit bij −7 °C, waardoor herhaalbare en vergelijkbare metingen van de emissies bij koudstarten mogelijk zijn. Koudstarten vormt een kritieke fase waarin de emissie van koolmonoxide (CO) en koolwaterstoffen (HC), met name door benzinevoertuigen, aanzienlijk hoger is als gevolg van een inefficiënte werking van het nabehandelingssysteem voordat de motor is opgewarmd. Een groot deel van de totale emissie in steden ontstaat tijdens deze fase. Omdat deze emissie niet consistent kan worden gemeten met de RDE-test, waarbij variaties in rijgedrag en verkeersomstandigheden in de praktijk een rol spelen, vullen de twee tests elkaar aan en dienen ze verschillende doelen. Er is geen sprake van dubbel werk. Bovendien is de verplichting tot het uitvoeren van de test bij lage temperatuur uit Verordening (EG) nr. 715/2007[1 bis] weliswaar overgenomen in Verordening (EU) 2024/1257, maar zijn de bijbehorende emissiegrenswaarden voor CO en HC per abuis weggelaten uit laatstgenoemde verordening. Derhalve moet de verplichting tot het uitvoeren van een laboratoriumtest bij lage temperatuur in*** bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 ***worden gehandhaafd en moeten opnieuw emissiegrenswaarden voor CO en HC worden toegevoegd die***

niet minder streng zijn dan die welke van toepassing zijn krachtens Verordening (EG) nr. 715/2007, zodat de oorspronkelijke bedoeling van de medewetgevers in stand wordt gehouden en een hoog niveau van bescherming van het milieu en de volksgezondheid gewaarborgd ***blijft***.

[1 bis] ***Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door***	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om***, indien van toepassing, bij de typegoedkeuring te verklaren dat aan*** het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***is voldaan***.

naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

Or. en

Motivering

Het Euro 6-kader, met inbegrip van de emissiegrenswaarden en de WLTP-/RDE-tests, wordt in Euro 7 grotendeels gehandhaafd. Hoewel de type 6-test bij lage temperatuur (–7 °C) weliswaar nog steeds wordt vermeld, zijn de procedure en de grenswaarden ervan geschrapt, waardoor er een testverplichting is ontstaan zonder vastgestelde normen. Dit amendement is bedoeld om de verplichte type 6-test voor typegoedkeuring te schrappen, terwijl de Euro 6-grenswaarden bij lage temperatuur gehandhaafd blijven. De naleving hiervan wordt aangetoond door middel van een conformiteitsverklaring van de fabrikant.

Amendement 81
Kateřina Konečná

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage***	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om***, indien van toepassing, bij de typegoedkeuring te verklaren dat aan*** het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***is voldaan***.

temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C).*** Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om***, indien van toepassing, bij de typegoedkeuring te verklaren dat aan*** het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***is voldaan***.

verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

Or. en

Motivering

Om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en tegelijkertijd overbodige fysieke tests te voorkomen, moet de wettelijke verplichting om aan de emissiegrenswaarden bij lage temperatuur te voldoen, worden gehandhaafd door de Euro 6-emissiegrenswaarden bij lage temperatuur opnieuw in te voeren.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C).*** Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om***, indien van toepassing, bij de typegoedkeuring te verklaren dat aan*** het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***is voldaan***.

voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

Or. en

Motivering

Het was de bedoeling om in Verordening (EU) 2024/1257 (Euro 7) het Euro 6-kader voor emissies van lichte voertuigen te behouden. Hoewel de test bij lage temperatuur (type 6) formeel gezien nog steeds "verplicht" is, zijn de bijbehorende procedure en grenswaarden echter niet overgenomen, hetgeen tot rechtsonzekerheid leidt. Met het omnibuspakket voor de autosector is de type 6-goedkeuringstest niet langer verplicht. Dit amendement zorgt ervoor dat de naleving van de Euro 6-grenswaarden bij lage temperatuur afdwingbaar blijft middels verklaringen van fabrikanten en markttoezicht.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C).*** Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om***, indien van toepassing, bij de typegoedkeuring te verklaren dat aan*** het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***is voldaan***.

verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

Or. en

Motivering

Het was de bedoeling om in Verordening (EU) 2024/1257 (Euro 7) het Euro 6-kader te behouden. Hoewel nog steeds wordt vermeld dat de test bij lage temperatuur verplicht is, zijn de bijbehorende procedure en emissiegrenswaarden echter niet overgenomen, hetgeen tot een juridische lacune leidt. In het voorstel voor het omnibuspakket voor de autosector is de verplichte test geschrapt, hetgeen de emissiebeheersing bij lage temperatuur zou kunnen verzwakken in vergelijking met Euro 6. Het amendement voorziet in een oplossing door ervoor te zorgen dat de naleving van de Euro 6-grenswaarden bij lage temperatuur gewaarborgd blijft middels verklaringen van fabrikanten en markttoezicht.

Amendement 85
Jana Nagyová

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C).*** Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om***, indien van toepassing, bij de typegoedkeuring te verklaren dat aan*** het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***is voldaan***.

voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur ***te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

Or. en

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van

motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur te schrappen, ***aangezien daardoor geen*** afbreuk ***wordt gedaan*** aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd.

motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). ***Uit ervaringen in bepaalde gebieden van de Unie is echter gebleken dat extreme weersomstandigheden de werking van emissiebeheersingssystemen in de praktijk kunnen beïnvloeden.*** Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur te schrappen, ***terwijl er wel voor wordt gezorgd dat emissiebeheersingssystemen in alle relevante bedrijfsomstandigheden in de hele Unie doeltreffend en betrouwbaar blijven, zonder*** afbreuk ***te doen*** aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van

motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd.

motoren bij lage temperatuur uit te voeren. Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). ***Uit ervaringen in bepaalde gebieden van de Unie is echter gebleken dat extreme weersomstandigheden de werking van emissiebeheersingssystemen in de praktijk kunnen beïnvloeden.*** Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij lage temperatuur te schrappen, ***terwijl er wel voor wordt gezorgd dat emissiebeheersingssystemen in alle relevante bedrijfsomstandigheden in de hele Unie doeltreffend en betrouwbaar blijven, zonder*** afbreuk ***te doen*** aan de milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd.

Or. en

Amendement 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren.	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren.

Aangezien de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, wordt naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). ***Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij*** lage ***temperatuur te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan*** de ***milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

In bijlage I bij Verordening (EU) 2024/1257 waren echter geen specifieke emissiegrenswaarden voor deze test opgenomen. Omdat de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden ***(RDE)***, ***zou*** naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) ***in theorie kunnen worden*** aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). ***In de praktijk komen*** lage ***temperaturen in*** de ***Unie echter niet vaak voor en worden deze dus niet tijdens de RDE-test getest***. ***Dit zou de bescherming van consumenten, het milieu en de gezondheid kunnen ondermijnen, zoals ook door verschillende belanghebbenden is opgemerkt tijdens de gerichte raadpleging van belanghebbenden. Derhalve is het noodzakelijk om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur verplicht te blijven stellen en specifieke emissiegrenswaarden toe te voegen om recht te doen aan de intentie van de medewetgevers.***

Or. en

Amendement 89
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***Aangezien*** de temperatuuromstandigheden	(17) Fabrikanten van voertuigen van de categorieën M1 en N1 zijn uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 verplicht om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur uit te voeren. ***De specifieke emissiegrenswaarden voor***

van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden, ***wordt*** naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) aangetoond door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). ***Om de kosten voor fabrikanten in verband met de specifieke voorschriften van bijlage V bij Verordening (EU) 2024/1257 te verminderen, is het daarom passend om het voorschrift inzake laboratoriumtests bij*** lage ***temperatuur te schrappen, aangezien daardoor geen afbreuk wordt gedaan aan*** de ***milieunormen die door de test van emissies onder reële rijomstandigheden worden gewaarborgd***.

deze test zijn echter per abuis weggelaten uit bijlage I bij Verordening (EU) 2024/1257. Omdat de temperatuuromstandigheden van de laboratoriumtest bij lage temperatuur voor emissies worden gedekt door de tests op de weg van de emissies van gasvormige verontreinigende stoffen en PN onder reële rijomstandigheden (***RDE***), zou naleving van de emissievoorschriften bij lage temperatuur (bij –7 °C) ***in theorie kunnen worden aangetoond*** door naleving van de voorschriften betreffende emissies onder reële rijomstandigheden (van –7 °C tot 38 °C). ***In de praktijk komen*** lage ***temperaturen echter niet vaak voor en worden ze derhalve niet getest in het kader van*** de ***RDE, waardoor de bescherming van de gezondheid, de consument en het milieu in het gedrang komt, zoals ook is opgemerkt in de gerichte raadpleging van belanghebbenden***. ***Om recht te doen aan de intentie van de medewetgevers, is het derhalve noodzakelijk om laboratoriumtests van motoren bij lage temperatuur verplicht te blijven stellen en een bijbehorende tabel met emissiegrenswaarden toe te voegen.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(17 bis) Met het oog op de rechtszekerheid, de doeltreffende werking van emissiebeheersingssystemen en de monitoring van hun prestaties via OBM-systemen, moet het regelgevingskader worden verduidelijkt dat van toepassing is

op systemen die gebruikmaken van reagentia, zoals selectieve katalytische reductie, met name in extreme weersomstandigheden. Indien dergelijke omstandigheden de werking van dergelijke systemen kunnen belemmeren, moeten evenredige en technologisch neutrale oplossingen worden toegestaan, waaronder systeemaanpassingen of het gebruik van alternatieve reagentia, mits daarbij gelijkwaardige emissieprestaties worden gewaarborgd. Dit is essentieel om een toename van de emissies van verontreinigende stoffen in de praktijk te voorkomen, met name stikstofoxiden (NOx), en om naleving van de emissiegrenswaarden in alle gebieden van de Unie te waarborgen. Een dergelijke verduidelijking vermindert ook de administratieve lasten en voorkomt onnodige hercertificeringskosten, terwijl de goede werking van emissiebeheersingssystemen gedurende de gehele levensduur van het voertuig wordt gewaarborgd, ook voor voertuigen die al in gebruik zijn en waarvoor mogelijk evenredige aanpassingen nodig zijn. Omdat soortgelijke technologieën en regelgevingsvereisten ook gelden voor niet voor de weg bestemde mobiele machines, moet de samenhang met Verordening (EU) 2016/1628 worden gewaarborgd om voor effectieve emissiereducties in de hele Unie te zorgen.

Or. en

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(17 bis) Met het oog op de rechtszekerheid, de doeltreffende werking van emissiebeheersingssystemen en de monitoring van hun prestaties via OBM-systemen, moet het regelgevingskader worden verduidelijkt dat van toepassing is op systemen die gebruikmaken van reagentia, zoals selectieve katalytische reductie, met name in extreme weersomstandigheden. Indien dergelijke omstandigheden de werking van dergelijke systemen kunnen belemmeren, moeten evenredige en technologisch neutrale oplossingen worden toegestaan, waaronder systeemaanpassingen of het gebruik van alternatieve reagentia, mits daarbij gelijkwaardige emissieprestaties worden gewaarborgd. Dit is essentieel om een toename van de emissies van verontreinigende stoffen in de praktijk te voorkomen, met name stikstofoxiden (NOx), en om naleving van de emissiegrenswaarden in alle gebieden van de Unie te waarborgen. Een dergelijke verduidelijking vermindert ook de administratieve lasten en voorkomt onnodige hercertificeringskosten, terwijl de goede werking van emissiebeheersingssystemen gedurende de gehele levensduur van het voertuig wordt gewaarborgd, ook voor voertuigen die al in gebruik zijn en waarvoor mogelijk

evenredige aanpassingen nodig zijn. Omdat soortgelijke technologieën en regelgevingsvereisten ook gelden voor niet voor de weg bestemde mobiele machines, moet de samenhang met Verordening (EU) 2016/1628 worden gewaarborgd om voor effectieve emissiereducties in de hele Unie te zorgen.

Or. en

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(17 bis) In bijlage I bij Verordening (EU) 2024/1257 worden per voertuigcategorie de grenswaarden vastgesteld voor de emissie van remdeeltjes in de standaard rijcyclus, die met ingang van 1 januari 2035 voor alle aandrijftechnologieën van toepassing zijn. Vanaf 1 januari 2035 gelden deze grenswaarden uniform voor alle aandrijftechnologieën, terwijl er tot die

tijd verschillende grenswaarden gelden voor verschillende aandrijftechnologieën. Deze aanpak was gebaseerd op de veronderstelling dat vanaf 1 januari 2035 alle nieuw geregistreerde voertuigen PEV's zouden zijn en daardoor minder remdeeltjes zouden uitstoten dankzij het toegenomen gebruik van regeneratieve remsystemen. Gezien de mogelijkheid dat hybride voertuigen en voertuigen met een verbrandingsmotor ook na die datum nog op de markt kunnen worden gebracht, moeten er ook na 1 januari 2035 verschillende grenswaarden voor remdeeltjes gelden voor verschillende aandrijftechnologieën.

Or. en

Amendement 93
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(17 bis) Het wordt voor vrachtwagenfabrikanten veel moeilijker om hun verkoopdoelstellingen voor emissievrije vrachtwagens te halen als de huidige toepassingsdata van de Euro-normen worden uitgesteld. Als de Euro-normen volgens de huidige planning in werking treden, komt dit ook het concurrentievermogen van de Europese industrie ten goede. Uitstel van de inwerkingtreding zou betekenen dat een groter deel van de Europese markt voor elektrische vrachtwagens te maken krijgt met internationale concurrentie. Ook zou de energiezekerheid van Europa afnemen en de luchtverontreiniging toenemen. Vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor ongeveer 20 % van het brandstofverbruik in het wegvervoer. De Euro-normen vormen een belangrijke ondersteunende

maatregel bij de transitie naar elektrische vrachtwagens.

Or. en

Amendement 94
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 17 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(17 ter) De EU moet de transitie naar volledig elektrische, emissievrije mobiliteit in het vrachtvervoer over de weg blijven ondersteunen. De ICCT heeft berekend dat een uitstel van 18 maanden bij de invoering van Euro 7 voor vrachtwagens en bussen zou leiden tot 230 kiloton meer NOx-emissies tussen nu en 2050. Dit zou leiden tot een verlies van 18 000 levensjaren, ofwel 1 240 vroegtijdige sterfgevallen extra. Met Euro 7 worden ook dringend noodzakelijke normen voor nieuwe banden ingevoerd, waardoor banden van lage kwaliteit die snel slijten niet meer nieuw mogen worden verkocht, hetgeen leidt tot minder vervuiling door microdeeltjes in de lucht, op het land en in het water. Uitstel van de Euro-normen zou ook onzekerheid creëren en investeringen in schone technologie vertragen, waaronder in oplaadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen. Uitstel van de Euro-normen voor zware bedrijfsvoertuigen is schadelijk voor de gezondheid van de burgers en het concurrentievermogen van de Europese industrie, en moet dus worden vermeden.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(18 bis) Plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV's) hebben de afgelopen jaren een aanzienlijk marktaandeel verworven, mede doordat hun officiële CO_2-emissiewaarden bij de typegoedkeuring, vastgesteld op basis van de methode met de gebruiksfactor, aanzienlijk lager liggen dan hun daadwerkelijke CO_2-emissie. De gebruiksfactor geeft de geschatte afstand weer die wordt afgelegd in een bedrijfsomstandigheid met ontlading en wordt bij de typegoedkeuring afgeleid uit een gebruiksfactorcurve die afhankelijk is van de elektrische actieradius in een bedrijfsomstandigheid met ontlading. Hoe groter die actieradius is, hoe hoger de gebruiksfactor en hoe lager de daaruit voortvloeiende officiële CO_2-emissiewaarde is. De gegevens van boordinstrumenten voor de monitoring van brandstof- en energieverbruik (OBFCM-instrumenten) die zijn verzameld over in de Unie geregistreerde PHEV's, bevestigen dat PHEV's in de praktijk veel minder vaak worden opgeladen en op elektriciteit rijden dan in de gebruiksfactorcurve wordt aangenomen, wat resulteert in een groot en blijvend verschil tussen CO_2-emissies bij typegoedkeuring en werkelijke CO_2-emissies. Dat verschil levert PHEV's een onevenredig voordeel op als het gaat om de naleving van de CO_2-doelstellingen van fabrikanten, zowel ten opzichte van voertuigen met een verbrandingsmotor als van batterijelektrische voertuigen. Hoewel de Commissie al twee opeenvolgende correcties op de oorspronkelijke

gebruiksfactorcurve heeft doorgevoerd, blijft het structurele risico bestaan dat er opnieuw een afwijking ontstaat tussen de gebruiksfactorcurve en het daadwerkelijke laadgedrag naarmate de voertuigtechnologie en het gebruikspatroon zich verder ontwikkelen. Om ervoor te zorgen dat de gebruiksfactorcurve het daadwerkelijke rijgedrag blijft weerspiegelen en een systematisch voordeel van PHEV's op het gebied van naleving te voorkomen, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om, op basis van OBFCM-gegevens, een methode vast te stellen om de gebruiksfactorcurve voor de typegoedkeuring jaarlijks te actualiseren, teneinde voor PHEV's een verschil tussen CO_2-emissies bij typegoedkeuring en werkelijke CO_2-emissies te hanteren dat vergelijkbaar is met dat voor voertuigen met een verbrandingsmotor.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(18 bis) Gezien de huidige ontwikkeling van geharmoniseerde testprocedures voor zware bedrijfsvoertuigen met betrekking tot rememissies in het kader van de VN/ECE, moeten de timing en de structuur van de bepalingen inzake de emissie van remdeeltjes voor deze voertuigen ook worden aangepast. Er moeten emissiegrenswaarden voor remdeeltjes van zware bedrijfsvoertuigen worden ingevoerd zodra de betreffende testprocedures zijn afgerond en gecontroleerd, en er voldoende gegevens

zijn verzameld ter ondersteuning van de vaststelling van wettelijke grenswaarden die vanaf 1 januari 2035 van toepassing zijn. Gezien de groeiende uitrol van elektrische zware bedrijfsvoertuigen in bedrijfsomstandigheden in stedelijke en voorstedelijke gebieden, en het feit dat er nog steeds voertuigen met andere aandrijftechnologieën op de markt worden gebracht, moeten de emissiegrenswaarden voor remdeeltjes per aandrijftechnologie worden vastgesteld en niet uniform worden toegepast.

Or. en

Amendement 97
Zala Tomašič

Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(18 bis) Bij de invoering van de Euro 7-vereisten voor zware bedrijfsvoertuigen moet rekening worden gehouden met de technologische paraatheid van fabrikanten, de beschikbaarheid van onderdelen die aan de vereisten voldoen en het algemene concurrentievermogen van de Europese automobielsector. Om te beoordelen of de herziene toepassingsdata nog steeds passend zijn in het licht van marktontwikkelingen en technologische ontwikkelingen, moet de Commissie de uitvoering van deze verordening evalueren voordat de Euro 7-vereisten voor zware bedrijfsvoertuigen van kracht worden.

Or. en

Motivering

Een evaluatieclausule zorgt ervoor dat de toepassingsdata afgestemd blijven op de

technologische ontwikkelingen, de gereedheid van de industrie en het concurrentievermogen van de Europese automobielsector.

Amendement 98
Daniel Attard

Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(18 bis) Een eventuele verlenging van de invoeringstermijnen van Euro 7 voor zware bedrijfsvoertuigen moet beperkt en evenredig blijven en mag de milieudoelstellingen of de algehele doeltreffendheid van het Euro 7-kader niet ondermijnen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) In Verordening (EU) 2024/1257 worden systemen voor boordmonitoring (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik aan boord (OBFCM-instrumenten) geïntroduceerd, die bedoeld zijn om realtime nalevingscontroles, harmonisatie-inspanningen, toezicht op de levenscyclus, lagere testkosten en gestroomlijnde handhavingsmaatregelen te vergemakkelijken. Om OBM- en OBFCM-gegevens efficiënt te kunnen ontvangen, verwerken en opslaan, moet worden verduidelijkt dat de bevoegdheid van de Commissie om	***Schrappen***

uitvoeringsmaatregelen vast te stellen ook betrekking heeft op het vaststellen van de methoden en voorschriften die nodig zijn voor het toezicht op de conformiteit van voertuigtypen.

Or. en

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) In Verordening (EU) 2024/1257 worden systemen voor boordmonitoring (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik aan boord (OBFCM-instrumenten) geïntroduceerd, die bedoeld zijn om realtime nalevingscontroles, harmonisatie-inspanningen, toezicht op de levenscyclus, lagere testkosten en gestroomlijnde handhavingsmaatregelen te vergemakkelijken. Om OBM- en OBFCM-gegevens efficiënt te kunnen ontvangen, verwerken en opslaan, moet worden verduidelijkt dat de bevoegdheid van de	(19) In Verordening (EU) 2024/1257 worden systemen voor boordmonitoring (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik aan boord (OBFCM-instrumenten) geïntroduceerd, die bedoeld zijn om realtime nalevingscontroles, harmonisatie-inspanningen, toezicht op de levenscyclus, lagere testkosten en gestroomlijnde handhavingsmaatregelen te vergemakkelijken. Om OBM- en OBFCM-gegevens efficiënt ***en veilig*** te kunnen ontvangen, verwerken en opslaan, moet worden verduidelijkt dat de bevoegdheid

Commissie om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen ook betrekking heeft op het vaststellen van de methoden en voorschriften die nodig zijn voor het toezicht op de conformiteit van voertuigtypen.	van de Commissie om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen ook betrekking heeft op het vaststellen van de methoden en voorschriften die nodig zijn voor het toezicht op de conformiteit van voertuigtypen ***en op de naleving van Verordening (EU) 2023/2854 (dataverordening)***[1 bis].
	[1 bis] Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2023 betreffende geharmoniseerde regels inzake eerlijke toegang tot en eerlijk gebruik van data en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn (EU) 2020/1828 (dataverordening) (PB L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).
	Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) In Verordening (EU) 2024/1257 worden systemen voor boordmonitoring (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik aan boord (OBFCM-instrumenten) geïntroduceerd, die bedoeld zijn om ***realtime*** nalevingscontroles, harmonisatie-inspanningen, toezicht op de levenscyclus, lagere testkosten en gestroomlijnde handhavingsmaatregelen te vergemakkelijken. Om OBM- en OBFCM-gegevens efficiënt te kunnen ontvangen, verwerken en opslaan, moet worden verduidelijkt dat de bevoegdheid van de	(19) In Verordening (EU) 2024/1257 worden systemen voor boordmonitoring (OBM-systemen) en instrumenten voor de monitoring van het brandstof- en elektriciteitsverbruik aan boord (OBFCM-instrumenten) geïntroduceerd, die bedoeld zijn om nalevingscontroles, harmonisatie-inspanningen, toezicht op de levenscyclus, lagere testkosten en gestroomlijnde handhavingsmaatregelen te vergemakkelijken. Om OBM- en OBFCM-gegevens efficiënt te kunnen ontvangen, verwerken en opslaan, moet worden verduidelijkt dat de bevoegdheid van de

Commissie om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen ook betrekking heeft op het vaststellen van de methoden en voorschriften die nodig zijn voor het toezicht op de conformiteit van voertuigtypen.	Commissie om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen ook betrekking heeft op het vaststellen van de methoden en voorschriften die nodig zijn voor het toezicht op de conformiteit van voertuigtypen.

Or. en

Motivering

Boordmonitoring (OBM) biedt geen realtime nalevingscontrole. Monitoringgegevens worden met vaste tussenpozen verzameld en verzonden, waardoor er sprake is van periodiek toezicht op de prestaties van het voertuig, niet van doorlopende beoordeling van de naleving.

Amendement 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Voorstel voor een verordening
Overweging 19 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(19 bis) Bij Verordening (EU) 2024/1257 worden vereisten inzake bandenslijtage ingevoerd om niet-uitlaatemissies aan te pakken, die een belangrijke bron vormen van microplastics die in het milieu terechtkomen. De ontwikkeling van grenswaarden en testmethoden voor de slijtage van banden van klasse C3 brengt extra technische complexiteit met zich mee vanwege de diversiteit aan bandentypen en -toepassingen en het feit dat methoden die voor banden van klasse C1 en C2 zijn ontwikkeld, niet rechtstreeks kunnen worden toegepast op banden van klasse C3. Om ervoor te zorgen dat de grenswaarden voor de slijtage van banden van klasse C3 gebaseerd worden op solide wetenschappelijk bewijs en passende testprocedures, is extra tijd nodig voor de ontwikkeling van testmethoden, de beoordeling van de gevolgen voor de markt en de vaststelling van geschikte

grenswaarden. Derhalve moeten de tijdlijnen voor banden van klasse C3 eveneens worden aangepast.

Or. en

Motivering

Dit amendement is bedoeld om te zorgen voor een realistische tijdlijn voor de invoering van bepalingen voor banden van klasse C3. Hiervoor moeten de in artikel 11, lid 6, en artikel 15, leden 2 en 3, van Verordening (EU) 2024/1257 vastgestelde termijnen met twee jaar worden verlengd. Uit de werkzaamheden met betrekking tot banden van klasse C1 is gebleken hoe complex het is om testmethoden, grenswaarden voor de prestaties en bepalingen met betrekking tot gelijkwaardigheid op te stellen. Omdat soortgelijke werkzaamheden voor banden van klasse C3 vanwege deze uitdagingen al vertraging oplopen, wordt de huidige tijdlijn niet langer haalbaar geacht en moet deze dienovereenkomstig worden aangepast.

Amendement 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Overweging 19 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(19 bis) De voortdurende uitrol van nieuwe emissievrije voertuigen is niet alleen gunstig voor het klimaat, maar ook voor de luchtkwaliteit. Derhalve zullen eventuele wijzigingen in de CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en bestelwagens, zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2019/631, waarschijnlijk gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Uiterlijk op 31 december 2027 moet de Commissie beoordelen of de in Verordening (EU) 2024/1257 vastgestelde emissiegrenswaarden voor luchtverontreiniging moeten worden aangepast om in de hele Unie voor een hoog niveau van milieu- en gezondheidsbescherming te zorgen, in het licht van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de CO_2-emissienormen.

Or. en

Amendement 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Voorstel voor een verordening
Overweging 19 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(19 ter) De transitie naar emissievrije mobiliteit vereist dat eindgebruikers in de hele Unie tegen eerlijke, transparante en niet-discriminerende voorwaarden toegang hebben tot oplaaddiensten. In artikel 5, lid 3, van Verordening (EU) 2023/1804 is bepaald dat exploitanten van openbaar toegankelijke oplaadpunten het prijsniveau mogen differentiëren, indien zulks op evenredige wijze gebeurt en objectief gerechtvaardigd is. Zonder verdere verduidelijking kan deze bepaling echter leiden tot uiteenlopende interpretaties en rechtsonzekerheid, met nadelige effecten voor de interne markt en het vertrouwen van de consument. Dit leidt ook tot veel te hoge prijzen bij oplaadpunten; een situatie die onmiddellijk moet worden veranderd. Derhalve moeten infrastructuur- en energievoorzieningsdiensten worden gesplitst en moet de betekenis van evenredigheid in deze context op Unieniveau worden gedefinieerd, zodat prijsverschillen voor dezelfde hoeveelheid geleverde elektriciteit in vergelijkbare omstandigheden gebaseerd zijn op objectieve en transparante criteria en niet leiden tot onevenredige extra kosten, alleen omdat een oplaadbeurt plaatsvindt via een aanbieder van mobiliteitsdiensten die geen deel uitmaakt van dezelfde onderneming als de exploitant van het oplaadpunt. Een dergelijke definitie zou de zogenaamde roamingkosten moeten verminderen en willekeurige prijsverschillen moeten voorkomen die de mededinging verstoren, de

interoperabiliteit ondermijnen en het gebruik van emissievrije voertuigen ontmoedigen. In het kader van de aanstaande herziening van Verordening (EU) 2023/1804 moet de Commissie deze kwestie grondig evalueren en vervolgens een wetgevingsvoorstel indienen om het probleem aan te pakken. Dit leidt tot transparantie, mededinging en eerlijke prijzen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(20 bis) De vereenvoudigingen die bij deze verordening worden ingevoerd, volgen een consistente logica: vereisten die geen aanvullende informatie of bescherming meer bieden omdat hetzelfde onderwerp elders al aan bod komt, worden geschrapt. Het schrappen van de specifieke laboratoriumtest bij lage temperatuur — die nu onder de test van emissies onder reële rijomstandigheden valt —, de overgang naar demonstratietests op categorieniveau voor motoren van zware bedrijfsvoertuigen en de intrekking van de geluidsvoorschriften van de Unie die overlappen met de toepasselijke VN/ECE-reglementen, zijn allemaal voorbeelden van deze aanpak. Er blijft sprake van vergelijkbare overlap binnen het emissiekader van Verordening (EU) 2024/1257, waarin laboratoriumtests, metingen in reële rijomstandigheden, monitoring van overeenstemming tijdens het gebruik en boordmonitoring deels betrekking hebben op hetzelfde onderwerp. Om het Europees Parlement en de Raad in staat te stellen

de volgende vereenvoudiging door te voeren op basis van bewijs in plaats van per geval, moet de Commissie deze resterende overlap systematisch in kaart brengen en hierover verslag uitbrengen,

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(20 bis) Om ervoor te zorgen dat de bij deze verordening ingevoerde maatregelen evenredig blijven en in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de wetgeving van de Unie op het gebied van verkeersveiligheid en milieu, moet de Commissie de effecten ervan regelmatig monitoren en beoordelen, met name wat betreft verkeersveiligheid, milieuprestaties en de ingebruikname van emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(20 bis) Gezien de lange cycli van ontwikkeling en productieplanning van

zware bedrijfsvoertuigen, kan uitstel van de invoering van de Euro 7-vereisten voor zware bedrijfsvoertuigen, zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1257, fabrikanten meer tijd geven om aan de Euro 7-doelstellingen voor de emissies van verontreinigende stoffen te voldoen,

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 20 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(20 ter) Om ervoor te zorgen dat de drempelwaarde van 4,25 ton voor emissievrije voertuigen ook op de lange termijn passend blijft, moet de Commissie deze drempelwaarde uiterlijk in 2032 herzien, waarbij rekening moet worden gehouden met technologische ontwikkelingen op het gebied van het gewicht van batterijen, en met overwegingen op het gebied van verkeersveiligheid, milieu en de markt,

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Artikel ***13, lid 1,*** van Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt als volgt gewijzigd:	Artikel ***3*** van Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt als volgt gewijzigd:

Or. en

Amendement 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
1) het volgende punt f bis) wordt ingevoegd:	***Schrappen***
"f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;";	

Or. en

Motivering

Bestelwagens van meer dan 3,5 ton vormen vanwege hun gewicht nog steeds een ernstig risico voor de verkeersveiligheid. Het verplichte gebruik van een tachograaf zorgt ervoor dat de veiligheidswetgeving wordt nageleefd, voorkomt ongevallen als gevolg van vermoeidheid en bevordert eerlijke arbeidsomstandigheden. Dit vormt ook een stimulans om sneller over te stappen op lichtere elektrische bestelwagens en voorkomt dat er mazen in de wet ontstaan voor pick-uptrucks met een hoger risico.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
1) het volgende punt f bis) wordt ingevoegd:	***Schrappen***
"f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;";	

Or. en

Motivering

De tachograaf is het belangrijkste instrument om de rust- en werktijdverplichtingen voor bestuurders krachtens Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 te handhaven. Door batterijelektrische voertuigen van categorie N2 met een massa van minder dan 4,25 ton vrij te stellen van deze voorschriften, bestaat het risico dat de handhaving voor een groeiend deel van het bedrijfswagenpark wordt ondermijnd, dat de risico's in verband met vermoeidheid toenemen en dat bestuurders onder druk komen te staan om af te zien van voldoende rust. De risico's van lange werktijden en leveringsdruk worden immers niet verminderd door elektrificatie.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – inleidende formule
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
1) het volgende punt ***f bis)*** wordt ingevoegd:	1) het volgende punt ***j)*** wordt toegevoegd:

Or. en

Amendement 113
Daniel Buda

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;	f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit***, volledig elektrische voertuigen, extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen en brandstofcelvoertuigen***, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;

Or. ro

Motivering

Het is belangrijk om de reikwijdte duidelijk te omschrijven, waarbij gebruik wordt gemaakt van termen die in de typegoedkeuringswetgeving zijn verankerd. Het is dus het beste om algemene formuleringen zoals "door elektriciteit aangedreven voertuigen" te vermijden en duidelijke technische categorieën te gebruiken.

Amendement 114
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;	f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen***, met uitzondering van voertuigen met een pick-upcarrosserie,*** die ***uitsluitend*** worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers,

van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen ***die worden aangedreven met elektriciteit,*** met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;	f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;

Or. en

Motivering

De Unie heeft voor deze voertuigen al een limiet van 4,25 ton vastgesteld: krachtens Richtlijn (EU) 2025/2205 mogen houders van een rijbewijs B voertuigen tot 4,25 ton besturen. De drempelwaarde van 3,5 ton voor het verplichte gebruik van een tachograaf voor niet-elektrische bestelwagens is in strijd met die keuze en leidt ertoe dat binnen één voertuigklasse zonder functionele reden een onderscheid wordt gemaakt op basis van het type aandrijving. Door het aandrijvingscriterium te schrappen, wordt de samenhang binnen het Unierecht weer gewaarborgd. De uitgebreide motivering is uiteengezet in de overwegingen (6) tot en met (8).

Amendement 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;	f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit ***of waterstof***, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EG) 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
f bis) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen ***die worden aangedreven met elektriciteit,*** met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;	f bis) voor ***binnenlands*** goederenvervoer gebruikte ***batterijelektrische*** voertuigen met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton;

Or. en

Motivering

Om de uitrol van emissievrije bestelwagens te versnellen en verdere fragmentatie van de interne markt te voorkomen, moet de vrijstelling van de tachograafverplichting in de hele EU gelden voor de betreffende voertuigen, in overeenstemming met de voorgestelde vrijstelling van de snelheidsbegrenzer. Door de vrijstelling te beperken tot binnenlands goederenvervoer wordt gewaarborgd dat grensoverschrijdend vervoer en cabotage onderworpen blijven aan de regels inzake rij- en rusttijden, met inbegrip van de installatie en het gebruik van een tachograaf.

Amendement 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen,

Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 3 – alinea 1 – punt i bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis) het volgende punt i bis) wordt ingevoegd:
	"i bis) voor binnenlands goederenvervoer gebruikte batterijelektrische voertuigen die worden aangedreven met elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 4,25 ton.";

Or. en

Motivering

Om de uitrol van emissievrije bestelwagens voor goederenvervoer te versnellen en verdere onnodige fragmentatie van de interne markt van de EU te voorkomen, moet de vrijstelling van de tachograafverplichting in de hele EU gelden voor de betreffende voertuigen, in overeenstemming met de voorgestelde vrijstelling van de snelheidsbegrenzer. Door de vrijstelling te beperken tot binnenlands goederenvervoer wordt gewaarborgd dat de regels inzake rij- en rusttijden van kracht blijven voor grensoverschrijdend vervoer en cabotage, en wordt de installatie en het gebruik van een tachograaf verplicht gesteld.

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Verordening (EG) 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
2) het volgende punt s) wordt toegevoegd:	***Schrappen***

"s) kampeerwagens, zoals gedefinieerd in deel A, punt 5.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858, die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer.".

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
s) kampeerwagens, zoals gedefinieerd in deel A, punt 5.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858, die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer.	***Schrappen***

Or. en

Motivering

Kampeerwagens die niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt, zijn vrijgesteld krachtens de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EG) 561/2006
Artikel 3 – alinea 1 – punt i bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Aan artikel 3 wordt het volgende punt toegevoegd:
	"i bis) kampeerwagens, zoals gedefinieerd in deel A, punt 5.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858, die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer en met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton.".

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 3 – alinea 1 – punt i bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Aan artikel 3 wordt het volgende punt toegevoegd:
	"i bis) kampeerwagens, zoals gedefinieerd in deel A, punt 5.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858, die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer.

Or. en

Motivering

Kampeerwagens die niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt, zijn vrijgesteld krachtens de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

Amendement 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre

Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie ***is bevoegd om*** overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen ***vast te stellen*** ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. ***Uiterlijk op [OP: please insert the last day of the 18th month following the entry of force of this Regulation] moet*** de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen ***vaststellen*** ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***In die gedelegeerde wetgeving wordt ten minste het volgende vastgelegd:*** ***a) interoperabiliteitsnormen en;*** ***b) netcodevereisten voor bidirectionele vermogensomzetting aan boord.*** ***Deze technische vereisten zorgen voor de naleving van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2023/1542 en Verordening (EU) 2023/2854.*** ***Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de in de eerste alinea bedoelde gedelegeerde handelingen beoordeelt de Commissie de technologische verbeteringen op het gebied van slimme en bidirectionele oplaadfuncties en actualiseert zij, indien nodig, de betreffende gedelegeerde handelingen of dient zij een wetgevingsvoorstel in tot wijziging van deze verordening.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***gedelegeerde handelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur***, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die*** slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten ***kunnen ondersteunen***.	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***uitvoeringshandelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door ***in voorkomend geval*** technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) ***die nodig zijn om interoperabiliteit*** met de oplaadinfrastructuur ***en, indien van toepassing, compatibiliteit met*** slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten ***te waarborgen, zonder afbreuk te doen aan de Unie- en nationale voorschriften inzake netaansluitingen, de exploitatie van het systeem en de regulering van de elektriciteitsmarkt***. ***Wanneer de nalevingsvereisten geheel of gedeeltelijk op geharmoniseerde technische normen zijn gebaseerd, wordt in de gedelegeerde handelingen de methode voor de nalevingscontrole vastgesteld.***

Or. en

Motivering

De conformiteit van de netcode voor de communicatie van puur elektrische voertuigen (PEV) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEC) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfuncties ondersteunen, moet op EU-niveau worden gecontroleerd tijdens de typegoedkeuring van voertuigen.

Amendement 125
Kateřina Konečná

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***gedelegeerde handelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***uitvoeringshandelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door ***in voorkomend geval*** technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface ***gericht op de conformiteit met de geharmoniseerde EU-netaansluitingscode voor nieuwe voertuigtypen*** van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***Wanneer de nalevingsvereisten geheel of gedeeltelijk op geharmoniseerde technische normen zijn gebaseerd, wordt in de gedelegeerde handelingen de methode voor de nalevingscontrole vastgesteld.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***gedelegeerde handelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***uitvoeringshandelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door ***in voorkomend geval*** technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface ***gericht op de conformiteit met de geharmoniseerde EU-netaansluitingscode voor nieuwe voertuigtypen*** van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***Wanneer de nalevingsvereisten geheel of gedeeltelijk op geharmoniseerde technische normen zijn gebaseerd, wordt in de gedelegeerde handelingen de methode voor de nalevingscontrole vastgesteld.***

Or. en

Motivering

De communicatie en fysieke interoperabiliteit tussen PEV's, OVC-HEV's, oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en systemen die slim en bidirectioneel opladen ondersteunen, wordt nu al indirect gewaarborgd door de AFIR-verordening. Wat nog ontbreekt, is certificering op basis van de netcode op EU-niveau. Door de naleving tijdens de typegoedkeuring van voertuigen te controleren, wordt indirect de compatibiliteit met ISO 15118-20 gewaarborgd, de gereedheid voor V2G ondersteunt en dubbele regelgeving voorkomen, terwijl het voor fabrikanten technisch haalbaar blijft.

Amendement 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***gedelegeerde handelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 ***uitvoeringshandelingen*** vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door ***in voorkomend geval*** technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface ***gericht op de conformiteit met de geharmoniseerde EU-netaansluitingscode voor nieuwe voertuigtypen*** van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***Wanneer de nalevingsvereisten geheel of gedeeltelijk op geharmoniseerde technische normen zijn gebaseerd, wordt in de uitvoeringshandelingen de methode voor de nalevingscontrole vastgesteld.***

Or. en

Motivering

De communicatie en interconnectie tussen puur elektrische voertuigen (PEV's), plug-in hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's), de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en stationaire energiesystemen vallen al indirect onder de AFIR-verordening. Wat nog ontbreekt, is certificering op basis van de netwcodes op EU-niveau — niet op basis van nationale vereisten — om de interoperabiliteit en de gereedheid voor vehicle-to-grid (V2G) te waarborgen. Door de naleving tijdens de typegoedkeuring te controleren, wordt de compatibiliteit met ISO 15118-20 gewaarborgd en wordt dubbele regelgeving voorkomen.

Amendement 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie ***is bevoegd om*** overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast ***te stellen*** ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. ***Uiterlijk op 31 december 2027 stelt*** de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***In de gedelegeerde handeling wordt tevens een aanduiding "V2G-ready" vastgesteld die moet worden opgenomen in het conformiteitscertificaat van nieuwe typen puur elektrische voertuigen die aan deze vereisten voldoen, evenals de methode voor de nalevingscontrole, die in voorkomend geval is gebaseerd op geharmoniseerde technische normen.***

Or. en

Amendement 129
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie ***is bevoegd om*** overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast ***te stellen*** ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en	4. ***Uiterlijk op 31 december 2027 stelt*** de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische

extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***De gedelegeerde handeling omvat ten minste de volgende vereisten:***
	a) interoperabiliteitsnormen;
	b) een reeks netcodevereisten voor bidirectionele vermogensomzetting aan boord van het elektrische voertuig, zowel van wisselstroom naar gelijkstroom als van gelijkstroom naar wisselstroom;
	c) de integratie van oplaadtechnologie aan boord die deze vermogensomzetting kan uitvoeren.
	Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur***, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen***.	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur***. Deze vereisten zijn beperkt tot slim eenrichtingsladen. Bijdragen aan vehicle-to-grid-diensten of diensten voor de teruglevering van stroom via tweerichtingsladen blijven vrijwillig en***

zijn onderworpen aan de uitdrukkelijke en herroepbare toestemming van de voertuigeigenaar. De in dit lid vastgestelde technische vereisten houden geen verplichting in tot bidirectionele mogelijkheden.

Or. en

Motivering

Als bidirectionele mogelijkheden verplicht worden gesteld, worden voertuigeigenaren gedwongen om mee te betalen aan de kosten van netbalancering, waardoor er sprake is van inbreuk op hun privé-eigendom. V2G is niet verboden en eigenaren die hiermee instemmen, mogen deelnemen, maar een kader van gedelegeerde handelingen voor verplichte technische vereisten zou onvermijdelijk dienen als rechtsgrondslag om deelname af te dwingen door voorwaarden te stellen voor toegang tot de infrastructuur. De batterij van een privévoertuig is geen onderdeel van het openbare net. De bevoegdheid moet derhalve alleen betrekking hebben op slim eenrichtingsladen.

Amendement 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie ***is bevoegd om*** overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast ***te stellen*** ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. ***Uiterlijk op 31 december 2027 stelt*** de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen***. Daarbij gaat het onder meer om de volgende voorschriften: interoperabiliteitsnormen, een reeks netcodevereisten voor bidirectionele***

vermogensomzetting aan boord van het elektrische voertuig (zowel van wisselstroom naar gelijkstroom als van gelijkstroom naar wisselstroom), en de integratie van oplaadtechnologie aan boord die deze vermogensomzetting kan uitvoeren.

Or. en

Amendement 132
Henrik Dahl

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen**.**	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen***, waarbij de interoperabiliteit tussen voertuigen, de oplaadinfrastructuur, elektriciteitsnetten en relevante marktspelers wordt gewaarborgd, met inbegrip van exploitanten van oplaadpunten, aanbieders van mobiliteitsdiensten en aggregators;***

Or. en

Amendement 133
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen. ***Deze voorschriften blijven beperkt tot de fysieke aansluiting en het communicatieprotocol, en worden gebaseerd op de oplaadnormen die al van toepassing zijn krachtens Verordening (EU) 2023/1804.***

Or. en

Amendement 134
Jana Nagyová

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische	4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze verordening door ***in voorkomend geval*** technische voorschriften vast te stellen met betrekking tot de communicatie en hardware-interface ***gericht op de conformiteit met de geharmoniseerde EU-***

voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.	***netaansluitingscode voor nieuwe voertuigtypen*** van puur elektrische voertuigen (PEV's) en extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen (OVC-HEV's) met de oplaadinfrastructuur, het elektriciteitsnet en de stationaire energiesystemen die slimme en bidirectionele oplaadfunctionaliteiten kunnen ondersteunen.

Or. en

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 49

Bestaande tekst	*Amendement*
Artikel 49	***1 bis) artikel 49 wordt geschrapt.***
Op de markt aanbieden, registreren of in gebruik nemen van voertuigen uit restantvoorraden	
1. Met inachtneming van de in deel B van bijlage V vermelde maxima en gedurende een beperkte periode zoals omschreven in lid 2, mogen de lidstaten het op de markt aanbieden of het in gebruik nemen van	

voertuigen die in overeenstemming zijn met een type waarvan de EU-typegoedkeuring niet meer geldig is, registreren en toestaan.

De eerste alinea is alleen van toepassing op voertuigen die zich op het grondgebied van de Unie bevinden en waaraan op het moment van hun productie een geldige EU-typegoedkeuring was verleend, en die niet zijn geregistreerd of in gebruik zijn genomen voordat die EU-typegoedkeuring ongeldig werd.

2. Lid 1 is alleen van toepassing gedurende een periode van twaalf maanden voor complete voertuigen, en gedurende een periode van 18 maanden voor voltooide voertuigen, telkens gerekend vanaf de datum waarop de EU-typegoedkeuring ongeldig is geworden.

3. De fabrikant die van lid 1 wil gebruikmaken, dient bij de bevoegde instanties van elke lidstaat waarin deze voertuigen worden geregistreerd of in gebruik genomen, een verzoek in. In het verzoek worden de technische of economische redenen vermeld waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen.

De betrokken lidstaten besluiten binnen drie maanden na ontvangst van een dergelijke aanvraag of en, zo ja, voor hoeveel exemplaren van die voertuigen, zij de registratie of de ingebruikneming van die voertuigen op hun grondgebied toestaan.

4. De lidstaten nemen passende maatregelen om ervoor te zorgen dat het in het kader van de procedure van dit artikel te registreren of in gebruik te nemen aantal voertuigen effectief wordt gemonitord.

Or. en

(32018R0858)

Motivering

Om marktfragmentatie en administratieve lasten te voorkomen als gevolg van niet-geharmoniseerde nationale vrijstellingsprocedures voor modellen uit restantvoorraden, zoals verschillen in quota of afsluitdata, moet het registratiekader worden vereenvoudigd. De huidige procedures leiden tot onnodige bureaucratie voor zowel de industrie als de nationale bevoegde autoriteiten. Als de productiedatum van een voertuig vóór de toepassing van een nieuwe wettelijke verplichting ligt, moet het conformiteitscertificaat ervan geldig blijven, zodat er geen omslachtige vrijstellingsprocedure meer nodig is voor voertuigen uit restantvoorraden.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 49

Bestaande tekst	*Amendement*
Artikel 49	***1 bis) artikel 49 wordt geschrapt.***
Op de markt aanbieden, registreren of in gebruik nemen van voertuigen uit restantvoorraden	
1. Met inachtneming van de in deel B van bijlage V vermelde maxima en gedurende een beperkte periode zoals omschreven in lid 2, mogen de lidstaten het op de markt aanbieden of het in gebruik nemen van voertuigen die in overeenstemming zijn met een type waarvan de EU-typegoedkeuring niet meer geldig is, registreren en toestaan.	
De eerste alinea is alleen van toepassing op voertuigen die zich op het grondgebied van de Unie bevinden en waaraan op het moment van hun productie een geldige EU-typegoedkeuring was verleend, en die niet zijn geregistreerd of in gebruik zijn genomen voordat die EU-typegoedkeuring ongeldig werd.	
2. Lid 1 is alleen van toepassing gedurende een periode van twaalf maanden voor complete voertuigen, en	

gedurende een periode van 18 maanden voor voltooide voertuigen, telkens gerekend vanaf de datum waarop de EU-typegoedkeuring ongeldig is geworden.

3. De fabrikant die van lid 1 wil gebruikmaken, dient bij de bevoegde instanties van elke lidstaat waarin deze voertuigen worden geregistreerd of in gebruik genomen, een verzoek in. In het verzoek worden de technische of economische redenen vermeld waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen.

De betrokken lidstaten besluiten binnen drie maanden na ontvangst van een dergelijke aanvraag of en, zo ja, voor hoeveel exemplaren van die voertuigen, zij de registratie of de ingebruikneming van die voertuigen op hun grondgebied toestaan.

4. De lidstaten nemen passende maatregelen om ervoor te zorgen dat het in het kader van de procedure van dit artikel te registreren of in gebruik te nemen aantal voertuigen effectief wordt gemonitord.

Or. en

(32018R0858)

Motivering

Volgens de huidige regels inzake restantvoorraden moeten fabrikanten of eigenaren een vrijstelling aanvragen wanneer voertuigen niet zijn geregistreerd voordat nieuwe wettelijke voorschriften van kracht worden. Omdat de procedures per lidstaat verschillen, leidt dit tot onnodige administratieve lasten en rechtsonzekerheid, zonder dat dit duidelijke voordelen oplevert. Gezien de hoge kosten van het opslaan van voertuigen, is er sowieso geen reden om dit te doen. Derhalve moet een geldig conformiteitscertificaat geldig blijven als het voertuig is vervaardigd voordat de nieuwe regels van kracht werden.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 bis (nieuw)

Verordening (EU) 2018/858
Artikel 48

Bestaande tekst	*Amendement*
	1 bis) Artikel 48 wordt als volgt gewijzigd:
Op de markt aanbieden, registreren of in gebruik nemen van voertuigen ***niet afkomstig uit restantvoorraden***	***"***Op de markt aanbieden, registratie of in het verkeer brengen ***van voertuigen***
1. Onverminderd de artikelen 51, 52 en 53 worden voertuigen waarvoor typegoedkeuring van gehele voertuigen verplicht is of waarvoor de fabrikant krachtens deze verordening een dergelijke typegoedkeuring heeft verkregen, alleen op de markt aangeboden, geregistreerd of in gebruik genomen als zij vergezeld gaan van een overeenkomstig de artikelen 36 en 37 afgegeven certificaat van overeenstemming.	1. Onverminderd de artikelen 51, 52 en 53 worden voertuigen waarvoor typegoedkeuring van gehele voertuigen verplicht is of waarvoor de fabrikant krachtens deze verordening een dergelijke typegoedkeuring heeft verkregen, alleen op de markt aangeboden, geregistreerd of in gebruik genomen als zij vergezeld gaan van een overeenkomstig de artikelen 36 en 37 ***op de fabricagedatum*** afgegeven certificaat van overeenstemming.
De registratie en ingebruikneming van incomplete voertuigen kan worden geweigerd zolang de voertuigen incompleet blijven. ***De registratie en ingebruikneming van incomplete voertuigen wordt niet aangewend om de toepassing van artikel 49 te omzeilen.***	De registratie en ingebruikneming van incomplete voertuigen kan worden geweigerd zolang de voertuigen incompleet blijven.
2. Het aantal in kleine series geproduceerde voertuigen dat in eenzelfde jaar op de markt wordt aangeboden, wordt geregistreerd of in gebruik wordt genomen, mag de in bijlage V vastgestelde jaarlijkse maxima niet overschrijden.	2. Het aantal in kleine series geproduceerde voertuigen dat in eenzelfde jaar op de markt wordt aangeboden, wordt geregistreerd of in gebruik wordt genomen, mag de in bijlage V vastgestelde jaarlijkse maxima niet overschrijden.***";***

Or. en

Motivering

Volgens de huidige regels inzake restantvoorraden moeten fabrikanten of eigenaren een vrijstelling aanvragen wanneer voertuigen niet zijn geregistreerd voordat nieuwe wettelijke voorschriften van kracht worden. Omdat de procedures per lidstaat verschillen, leidt dit tot onnodige administratieve lasten en rechtsonzekerheid, zonder dat dit duidelijke voordelen oplevert. Gezien de hoge kosten van het opslaan van voertuigen, is er sowieso geen reden om dit te doen. Derhalve moet een geldig conformiteitscertificaat geldig blijven als het voertuig is vervaardigd voordat de nieuwe regels van kracht werden.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 48 – lid 1

Bestaande tekst	*Amendement*
	Artikel 48, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:
1. Onverminderd de artikelen 51, 52 en 53 worden voertuigen waarvoor typegoedkeuring van gehele voertuigen verplicht is of waarvoor de fabrikant krachtens deze verordening een dergelijke typegoedkeuring heeft verkregen, alleen op de markt aangeboden, geregistreerd of in gebruik genomen als zij vergezeld gaan van een overeenkomstig de artikelen 36 en 37 afgegeven certificaat van overeenstemming.	***"***1. Onverminderd de artikelen 51, 52 en 53 worden voertuigen waarvoor typegoedkeuring van gehele voertuigen verplicht is of waarvoor de fabrikant krachtens deze verordening een dergelijke typegoedkeuring heeft verkregen, alleen op de markt aangeboden, geregistreerd of in gebruik genomen als zij vergezeld gaan van een overeenkomstig de artikelen 36 en 37 ***op de fabricagedatum*** afgegeven certificaat van overeenstemming.***";***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Motivering

Om marktfragmentatie en administratieve lasten te voorkomen als gevolg van niet-geharmoniseerde nationale vrijstellingsprocedures voor modellen uit restantvoorraden, zoals verschillen in quota of afsluitdata, moet het registratiekader worden vereenvoudigd. De huidige procedures leiden tot onnodige bureaucratie voor zowel de industrie als de nationale bevoegde autoriteiten. Als de productiedatum van een voertuig vóór de toepassing van een nieuwe wettelijke verplichting ligt, moet het conformiteitscertificaat ervan geldig blijven, zodat er geen omslachtige vrijstellingsprocedure meer nodig is voor voertuigen uit restantvoorraden.

Amendement 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)

Verordening (EU) 2018/858
Artikel 29 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis) aan artikel 29 wordt het volgende lid 3 bis toegevoegd:
	"3 bis. Er wordt een EU-typegoedkeuring verleend voor een motorvoertuig dat overeenkomt met de gegevens van het in artikel 24 bedoelde informatiedossier en voldoet aan de technische voorschriften van de toepasselijke in bijlage II vermelde regelgevingshandelingen. Tot en met 1 januari 2036 moeten nieuwe en bestaande voertuigtypen voldoen aan de typegoedkeuringsvoorschriften van deze verordening, zoals vastgelegd in bijlage II. Aanvullingen op de bepalingen van bijlage II die vanaf 1 januari 2026 van toepassing zijn, zijn niet verplicht voor de typegoedkeuring van gehele voertuigen.";

Or. en

Amendement 140
Henrik Dahl

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis) aan artikel 5 wordt het volgende lid 4 bis toegevoegd:
	"4 bis. De overeenkomstig lid 1 vastgestelde technische voorschriften worden op evenredige en technologisch neutrale wijze uitgevoerd en brengen geen onnodige kosten met zich mee voor marktdeelnemers, consumenten of overheidsinstanties.";

Or. en

Amendement 141
Henrik Dahl

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 ter (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 ter) aan artikel 5 wordt het volgende lid 4 ter toegevoegd:
	"4 ter. De technische voorschriften bedoeld in lid 1 moeten gebaseerd zijn op open, geharmoniseerde en niet aan eigendomsrechten gebonden Europese of internationale normen en moeten in overeenstemming blijven met de technische voorschriften die van toepassing zijn op oplaadinfrastructuur krachtens Verordening (EU) 2023/1804 en de daarmee verband houdende gedelegeerde handelingen.";

Or. en

Amendement 142
Henrik Dahl

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 quater (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 quater) aan artikel 5 wordt het volgende lid 4 quater toegevoegd:
	"4 quater. Technische voorschriften die overeenkomstig lid 1 worden vastgesteld, mogen vehicle-to-grid-mogelijkheden of specifieke technische onderdelen niet verplicht stellen voor particuliere oplaadapparatuur indien een dergelijke

functionaliteit onevenredige extra kosten met zich zou meebrengen of in de betreffende installatieconfiguratie redelijkerwijs niet toepasbaar is.";

Or. en

Amendement 143
Henrik Dahl

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 quinquies (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 5 – lid 4 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 quinquies) aan artikel 5 wordt het volgende lid 4 quinquies ingevoegd:
	"4 quinquies. De overeenkomstig lid 1 vastgestelde technische voorschriften zorgen ervoor dat bevoegde derden billijke en niet-discriminerende toegang hebben tot de gegevens en besturingssignalen die nodig zijn voor het verlenen van slimme en bidirectionele oplaaddiensten, mits de gebruiker hiermee instemt en het toepasselijke recht van de Unie in acht wordt genomen.";

Or. en

Amendement 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 41 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	aan artikel 41 wordt het volgende lid 5 bis toegevoegd:

"5 bis. In afwijking van lid 1 kan een fabrikant bij de goedkeuringsinstantie van een lidstaat een aanvraag indienen voor een tussentijdse EU-typegoedkeuring voor een type volledig geautomatiseerd voertuig van categorie M of N dat in kleine series wordt geproduceerd en bestemd is voor de commerciële uitrol binnen een bepaald operationeel ontwerpdomein voordat het wordt ingezet, teneinde het geautomatiseerde rijsysteem in de praktijk verder te valideren. Een dergelijke goedkeuring is onderworpen aan kwantitatieve jaarlijkse beperkingen, operationele voorwaarden, monitoringverplichtingen tijdens het gebruik en een maximale geldigheidsduur van drie jaar, die kan worden verlengd met opeenvolgende perioden van gelijke duur, mits aan dezelfde verplichtingen blijft worden voldaan. Een krachtens dit lid verleende tussentijdse typegoedkeuring wordt erkend en als geldig beschouwd op het gehele grondgebied van de Unie binnen de grenzen van het in het goedkeuringscertificaat aangegeven operationele ontwerpdomein.

Uiterlijk op [OP: please insert six months after the date of entry into force of this Regulation] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast met de toepasselijke technische voorschriften, kwantitatieve beperkingen, operationele voorwaarden, verslagleggingsverplichtingen en de voorwaarden waaronder operationele gegevens die tijdens de periode van de tussentijdse typegoedkeuring zijn verzameld, mogen worden gebruikt als validatiebewijs ter ondersteuning van een aanvraag voor een volledige EU-typegoedkeuring voor het gehele voertuig, en wijzigt zij de bijlagen bij deze verordening dienovereenkomstig. Bij het vaststellen van dergelijke voorwaarden, beperkingen en de bijbehorende vergoedingen moet op passende wijze rekening worden gehouden met de

omvang van de ondernemingen, zodat kmo's en innovatieve start-ups ook volledig van een dergelijke procedure gebruik kunnen maken.";

Or. en

(32018R0858)

Amendement 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 ter (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 43 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	het volgende artikel 43 bis wordt ingevoegd:
	"Artikel 43 bis
	Wederzijdse erkenning van nationale vergunningen voor het testen en uitrollen van geautomatiseerde voertuigen
	1. Nationale vergunningen die door een lidstaat zijn verleend voor het testen of commercieel uitrollen van geautomatiseerde en volledig geautomatiseerde voertuigen op de openbare weg, worden op het gehele grondgebied van de Unie als geldig erkend binnen de grenzen van het in die vergunning aangegeven operationele ontwerpdomein.
	2. Als twee of meer lidstaten een grensoverschrijdende testomgeving voor geautomatiseerde rijsystemen hebben ingesteld, worden testvergunningen die door een deelnemende lidstaat binnen het geografische toepassingsgebied van die testomgeving zijn verleend, automatisch erkend door de andere deelnemende lidstaten, mits de voertuigen voldoen aan de toepasselijke voorschriften van de Unie.

3. Lidstaten kunnen alleen bezwaar maken tegen de erkenning krachtens de leden 1 en 2 op grond van naar behoren gemotiveerde redenen die verband houden met de verkeersveiligheid en uitsluitend binnen dertig werkdagen nadat ze in kennis zijn gesteld van de vergunning. Als binnen die termijn geen gemotiveerd bezwaar wordt ingediend, wordt de vergunning geacht te zijn erkend en geldig te zijn op het gehele grondgebied van de Unie.

4. Uiterlijk op [OP: six months after entry into force of this Regulation] wijzen de lidstaten de bevoegde autoriteiten aan voor de goedkeuring, de erkenning en het delen van gegevens zoals aangegeven in dit lid.

5. Uiterlijk op [OP: six months after entry into force of this Regulation] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast om geharmoniseerde procedures en een Uniebreed mechanisme in te stellen (beheerd door de Commissie of een aangewezen orgaan van de Unie), de bepalingen van dit artikel uit te voeren en het verzamelen en doorgeven van operationele gegevens uit test- en uitrolactiviteiten te regelen.

Or. en

(32018R0858)

Amendement 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 quater (nieuw)
Verordening (EU) 2018/858
Artikel 22 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	in artikel 22 wordt het volgende lid 6 bis

ingevoegd:

"6 bis. Met het oog op de meerfasentypegoedkeuring van geautomatiseerde voertuigen of volledig geautomatiseerde voertuigen kan een fabrikant een EU-typegoedkeuring van een incompleet voertuig in de basisfase aanvragen om het te certificeren als geschikt voor een systeem voor geautomatiseerd rijden, waarmee wordt verklaard dat de hardware-elementen van het voertuig voldoen aan de minimumvereisten die door de Commissie krachtens dit lid worden vastgesteld, los van de software voor het geautomatiseerde rijsysteem die in een latere fase wordt geïntegreerd. Een EU-typegoedkeuring voor de integratie van het geautomatiseerde rijsysteem in de eindfase wordt verleend overeenkomstig lid 4 en de toepasselijke voorschriften van Verordening (EU) 2019/2144 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1426.

Een EU-typegoedkeuring in de basisfase, waarmee een voertuig krachtens dit lid wordt gecertificeerd als geschikt voor een systeem voor geautomatiseerd rijden, kan voor meerdere voertuigtypen gelden wanneer de fabrikant of technologieleverancier aantoont dat hetzelfde systeem voor geautomatiseerd rijden, dat bestaat uit een bepaalde combinatie van hardware en software, kan worden geïntegreerd in meerdere basisvoertuigtypen die aan de minimumvereisten voldoen. In dergelijke gevallen wordt in de goedkeuring aangegeven om welk systeem voor geautomatiseerd rijden het gaat en voor welke basisvoertuigen de goedkeuring geldt.

Uiterlijk op [OP: insert six months after entry into force of the Regulation] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 82 gedelegeerde handelingen vast om de minimale hardwarevereisten vast te stellen voor basisvoertuigen die geschikt

zijn voor een systeem voor geautomatiseerd rijden, met inbegrip van vereisten met betrekking tot de sensordekking, normen voor rekenplatforms, actuatorredundantie en niveaus van functionele veiligheidsintegriteit, alsmede genormeerde specificaties voor de software-hardware-interface voor de integratie van geautomatiseerde rijsystemen in de laatste goedkeuringsfase, teneinde de interoperabiliteit te waarborgen tussen voertuigplatforms en software voor geautomatiseerde rijsystemen die door verschillende fabrikanten is ontwikkeld.";

Or. en

(32018R0858)

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 7 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	– Aan artikel 7 wordt het volgende lid 5 bis ingevoegd:
	"5 bis. Voertuigen van de categorieën M1 en N1 moeten zijn uitgerust met een systeem voor de detectie van de aanwezigheid van kinderen dat kan detecteren of er een kind in de passagiersruimte achterblijft nadat het voertuig is uitgeschakeld of vergrendeld, en dat de bestuurder of de gebruiker van het voertuig tijdig waarschuwt en, indien van toepassing, een escalerende waarschuwing of ingreep activeert.";

Or. en

(32019R2144)

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea -1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 7 – lid 6

Bestaande tekst	*Amendement*
	in artikel 7 wordt lid 6 vervangen door:
6. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen voorschriften vast betreffende de uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot de voorschriften in de leden 2 tot en met 5 van dit artikel.	***"***6. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen voorschriften vast betreffende de uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot de voorschriften in de leden 2 tot en met 5 ***bis*** van dit artikel.***";***

Or. en

(32019R2144)

Amendement 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N2 die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	5 bis. Voertuigen van categorie N2 die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89. ***Deze vrijstelling geldt niet voor voertuigen met een pick-upcarrosserie.***

	In het kader van het in artikel 14 bedoelde evaluatieverslag beoordeelt de Commissie of deze vrijstelling nog steeds gerechtvaardigd is. Tenzij in het kader van de in artikel 14 bedoelde evaluatie anders wordt besloten, vervalt de vrijstelling per 31 december 2031

Or. en

Amendement 150
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N2 die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	5 bis. Voertuigen van categorie N2 die ***uitsluitend*** worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89. ***Deze vrijstelling geldt niet voor voertuigen met een pick-upcarrosserie.***

Or. en

Amendement 151
Daniel Buda

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N_2 die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa	5 bis. Voertuigen van categorie N_2 die worden aangedreven door elektriciteit***, volledig elektrische voertuigen, extern***

tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	***oplaadbare hybride elektrische voertuigen en brandstofcelvoertuigen***, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.

Or. ro

Motivering

Het is belangrijk om de reikwijdte duidelijk te omschrijven, waarbij gebruik wordt gemaakt van termen die in de typegoedkeuringswetgeving zijn verankerd. Het is dus het beste om algemene formuleringen zoals "door elektriciteit aangedreven voertuigen" te vermijden en duidelijke technische categorieën te gebruiken.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N2 die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	5 bis. Voertuigen van categorie N2 die ***uitsluitend*** worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1

Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N2 ***die worden aangedreven door elektriciteit,*** met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	5 bis. Voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.

Or. en

Motivering

Bestelwagens in de klasse van 3,5-4,25 ton vallen vaak onder categorie N2 vanwege het extra gewicht als gevolg van de verplichte veiligheidsvereisten die de afgelopen decennia zijn ingevoerd, en niet vanwege een hoger risicoprofiel; ze worden doorgaans ingezet voor binnenlands vervoer door kmo's en vakmensen. Als een snelheidsbegrenzer alleen voor niet-elektrische bestelwagens van dezelfde klasse verplicht wordt gesteld, brengt dit extra kosten en administratieve lasten met zich mee zonder dat dit de veiligheid ten goede komt, omdat de veiligheidstests voor de typegoedkeuring ongeacht de aandrijving van toepassing zijn. Een technologisch neutrale vrijstelling sluit aan bij de regel met betrekking tot een tachograaf en het toepassingsgebied van VN-Reglement nr. 89.

Amendement 154
Volker Schnurrbusch

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N2 ***die worden aangedreven door elektriciteit,*** met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	5 bis. Voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.

Or. en

Amendement 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
5 bis. Voertuigen van categorie N_2 die worden aangedreven door elektriciteit, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.	5 bis. Voertuigen van categorie N_2 die worden aangedreven door elektriciteit ***of waterstof***, met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, hoeven niet te worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	een nieuw artikel 8 bis wordt ingevoegd:
	"Veiligheidsvereisten voor verborgen en inschuifbare deurgrepen
	1. Voertuigen van de categorieën M1 en N1 die zijn uitgerust met verborgen, inschuifbare of elektronisch bediende externe deurgrepen, zijn zo ontworpen dat ze kunnen worden gebruikt in geval van stroomuitval, een botsing, bevriezing of noodsituaties, zoals een voertuigbrand of wanneer het voertuig te water raakt.
	2. Dergelijke deurgrepen moeten voorzien zijn van een mechanisch

noodontgrendelingssysteem dat onafhankelijk is van de stroomvoorziening en waarmee de deur zowel van binnen als van buiten handmatig kan worden geopend.

3. De Commissie is bevoegd om middels een gedelegeerde handeling nadere regels en technische vereisten vast te stellen met betrekking tot de veiligheid van dergelijke deurgrepen.”.

Or. en

(32019R2144)

Amendement 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 14 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	aan artikel 14 van Verordening (EU) nr. 2019/2144 wordt de volgende alinea toegevoegd:
	“Daarnaast evalueert de Commissie de in artikel 9, lid 5 bis, bedoelde vrijstelling voor elektrisch aangedreven voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton, die daardoor niet hoeven te zijn uitgerust met snelheidsbegrenzers, in het licht van mogelijke veiligheidsrisico’s en verbeteringen in de energiedichtheid van batterijen die aanleiding zouden kunnen geven tot een verlaging van de grenswaarde van 4,25 ton. Indien de evaluatie een dergelijke herziening ondersteunt, blijft deze beperkt tot nieuwe productie vanaf een bepaalde datum, en dient de Commissie hiervoor een wetgevingsvoorstel in.”.

Or. en

(32019R2144)

Motivering

Er is geen effectbeoordeling uitgevoerd in het kader van dit wetsvoorstel. Derhalve moet er een zorgvuldige evaluatie plaatsvinden als onderdeel van de herziening van Verordening 2019/2144.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 9 – lid 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	aan artikel 9 van Verordening (EU) 2019/2144 wordt het volgende lid 5 ter toegevoegd:
	"5 ter. Uiterlijk op 31 december 2029 stelt de Commissie een gedelegeerde handeling vast, zoals bedoeld in artikel 15, lid 2, punt a), betreffende de emissiegrenswaarden voor remdeeltjes van voertuigen van de categorieën M2, N2, M3 en N3, zoals vastgelegd in tabel 8 van bijlage I.".

Or. en

(32019R2144)

Motivering

Dit amendement heeft betrekking op de emissiegrenswaarden voor remdeeltjes van zware en lichte bedrijfsvoertuigen. Omdat een CO_2-reductiedoelstelling van 90 % ervoor zorgt dat voertuigen met verbrandingsmotoren en hybride voertuigen ook na 2035 beschikbaar blijven, moeten de voorgestelde emissiegrenswaarden voor remdeeltjes grondig worden herzien, zodat ze zijn afgestemd op diverse aandrijftechnologieën en niet alleen op plug-in elektrische voertuigen. Bovendien moet bij toekomstige grenswaarden voor zware bedrijfsvoertuigen op basis van een kosten-batenanalyse een evenwicht worden gevonden tussen de gevolgen van het gebruik in stedelijke en voorstedelijke gebieden enerzijds, en de snelle toename van geëlektrificeerde wagenparken anderzijds, in overeenstemming met de herziening van

Verordening (EU) 2024/1257.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2019/2144
Artikel 6 – lid 1 – punt g bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	in artikel 6, lid 1, van Verordening (EU) 2019/2144 wordt het volgende punt g bis ingevoegd:
	"g bis) een systeem in elektrische voertuigen waarmee het opladen vanuit het voertuig kan worden onderbroken, overeenkomstig de technische specificaties die zijn vastgesteld krachtens artikel 12.".

Or. en

(32019R2144)

Motivering

Oplaadpunten bevinden zich vaak in afgelegen of geïsoleerde gebieden, waar de inzittenden in situaties terecht kunnen komen waarin het niet mogelijk is om het voertuig veilig te verlaten om het opladen te onderbreken. Een gestandaardiseerd mechanisme waarmee de bestuurder het opladen op elk moment kan onderbreken vanuit het voertuig, biedt een oplossing voor dit veiligheidsprobleem. De technische specificaties, met inbegrip van de vereisten inzake interfaces en interoperabiliteit met bestaande oplaadnormen, worden door de Commissie vastgesteld door middel van een gedelegeerde handeling krachtens artikel 12, waarbij wordt gezorgd voor overeenstemming met de relevante normen.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 3 – alinea 2 – punt 50 bis (nieuw)

Bestaande tekst	*Amendement*
	-1) aan artikel 3 wordt het volgende punt 50 bis toegevoegd:
	“50 bis) “voertuig dat uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijdt” of “VEEF”: een personenauto of licht bedrijfsvoertuig dat gedurende zijn levensduur uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijdt;”;

Or. en

(32024R1257)

Motivering

Door een categorie in te voeren voor voertuigen die uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijden, kunnen technologische neutraliteit en een gelijk speelveld ten opzichte van volledig elektrische voertuigen worden gewaarborgd.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 3 – alinea 2 – punt 50 quater (nieuw)

Bestaande tekst	*Amendement*
	-1) in artikel 3 wordt een punt 50 quater ingevoegd:
	“50 quater) “tankaansporingssysteem”: een systeem dat moet voorkomen dat er andere brandstoffen worden gebruikt voor een voertuig dat uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijdt;”;

Or. en

(32024R1257)

Motivering

Er is een aansporingssysteem nodig voor het geval dat er brandstoffen worden gebruikt die niet in aanmerking komen. Het tankaansporingssysteem moet zo zijn ontworpen dat het voertuig uiteindelijk wordt uitgeschakeld wanneer fossiele brandstoffen zijn getankt, maar pas nadat een flexibel, escalerend waarschuwingssysteem de bestuurder hierop heeft gewezen.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 3 – alinea 2 – punt 50 ter (nieuw)

Bestaande tekst	*Amendement*
	In artikel 3, alinea 2, wordt het volgende punt ingevoegd:
	"50 ter) "in aanmerking komende brandstoffen": alle brandstoffen zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001 (richtlijn hernieuwbare energie) die voldoen aan de duurzaamheidscriteria van die richtlijn;";

Or. en

(32024R1257)

Motivering

Dit waarborgt juridische samenhang in de gehele EU-wetgeving.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 3 – alinea 2 – punt 50 quater (nieuw)

Bestaande tekst	*Amendement*
	In artikel 3, alinea 2, wordt het volgende punt 50 quater ingevoegd:
	“50 quater) “tankmonitor”: een apparaat dat controleert of er alleen in aanmerking komende brandstoffen worden getankt voor een voertuig dat uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijdt;”;

Or. en

(32024R1257)

Motivering

Om te controleren of een voertuig uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijdt, is een “tankmonitor” nodig om aan te tonen dat voor het betreffende voertuig daadwerkelijk alleen in aanmerking komende brandstoffen worden gebruikt.

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 4 – lid 5

Bestaande tekst	*Amendement*
	-1) in artikel 4 wordt lid 5 vervangen door:
5. Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren geen voertuigen met manipulatie-instrumenten of manipulatiestrategieën.	***“***5. Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren geen voertuigen met manipulatie-instrumenten of manipulatiestrategieën. ***Als een instrument of strategie door de typegoedkeuringsinstantie is goedgekeurd overeenkomstig deze verordening en de in artikel 14, lid 3, punten a tot en met c, en artikel 14, lid 4, punten s en u, met inbegrip van de bijbehorende***

documentatie, vormt een dergelijk instrument of een dergelijke strategie geen manipulatie-instrument of manipulatiestrategie of een strategie in de zin van artikel 13, lid 5, van Verordening (EU) 2018/858.";

Or. en

(32024R1257)

Motivering

Deze amendementen zijn bedoeld om een moratorium van vijf jaar in te voeren op de toepassing van Euro 7 voor zware bedrijfsvoertuigen. Hierdoor kunnen fabrikanten hun investeringen richten op de decarbonisatie van het zware goederen- en personenvervoer, in overeenstemming met de klimaat- en CO_2-doelstellingen van de EU, terwijl tegelijkertijd wordt gewaarborgd dat de Commissie doorgaat met het opstellen van de noodzakelijke uitvoeringshandelingen om de industrie rechtszekerheid en voldoende voorbereidingstijd te bieden.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) nr. 2024/1257
Artikel 4 – lid 4 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	-1) in artikel 4 wordt de volgende alinea 1 bis ingevoegd:
	"Wat zware bedrijfsvoertuigen en, indien van toepassing, niet voor de weg bestemde mobiele machines betreft, zijn de in dit lid vastgestelde eisen cumulatief van toepassing en waarborgen zij de naleving van de emissiegrenswaarden en de ononderbroken operationele beschikbaarheid van voertuigen en machines onder alle normale en redelijkerwijs te verwachten bedrijfsomstandigheden in de gehele Unie. Fabrikanten ontwerpen, kalibreren en controleren emissiebeheersingssystemen die gebruikmaken van reagentia (met inbegrip van systemen voor selectieve

katalytische reductie) zodanig dat deze systemen volledig functioneel blijven in alle gebruiksgevallen die kenmerkend zijn voor de vervoerslogistiek, de bouw, mijnbouw, bosbouw, landbouw, afvalbeheer en andere doorlopende of intensieve toepassingen in de industrie of dienstensector.

Als de omstandigheden, waaronder omstandigheden die leiden tot kristallisatie of bevriezing van reagentia, de systeemprestaties aantasten of waarschijnlijk zullen aantasten, gelden de volgende vereisten:

a) de emissiebeheersingssystemen worden onverwijld aangepast, gewijzigd of ondersteund door alternatieve technische oplossingen, waaronder het gebruik van alternatieve reagentia;

b) onder alle toepasselijke test- en praktijkomstandigheden worden altijd gelijkwaardige emissieprestaties aangetoond en gehandhaafd;

c) de operationele beschikbaarheid vermindert niet dusdanig dat niet meer aan de emissiegrenswaarden wordt voldaan; en

d) de naleving van de toepasselijke emissiegrenswaarden mag in geen enkele bedrijfstoestand die binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, worden opgeschort, onderbroken of verminderd.";

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 4 – lid 2

Bestaande tekst	*Amendement*
	In artikel 4 wordt lid 2 vervangen door:
Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren voertuigen op zodanige wijze dat zij aan deze verordening voldoen, waarbij de voertuigen ook voldoen aan de emissiegrenswaarden van bijlage I onder de in bijlage III genoemde voorwaarden en de voor de levensduur van het voertuig in het conformiteitscertificaat en in de typegoedkeuringsdocumentatie opgegeven ***waarden***, zoals aangegeven in tabel 1 van bijlage IV, niet overschrijden. Deze voertuigen worden aangeduid als “Euro 7”-voertuigen.	***“***Fabrikanten ontwerpen, bouwen en assembleren voertuigen op zodanige wijze dat zij aan deze verordening voldoen, waarbij de voertuigen ook voldoen aan de emissiegrenswaarden van bijlage I onder de in bijlage III genoemde voorwaarden en***, in voorkomend geval,*** de voor de levensduur van het voertuig in het conformiteitscertificaat en in de typegoedkeuringsdocumentatie opgegeven ***maximale RDE-waarden***, zoals aangegeven in tabel 1 van bijlage IV, niet overschrijden. Deze voertuigen worden aangeduid als “Euro 7”-voertuigen.***”;***

Or. en

(32024R1257)

Motivering

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.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	-1) het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:
	"Artikel 4 bis
	Specifieke vereisten en bepalingen voor voertuigen die uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijden (VEEF)
	1. Voertuigen met een typegoedkeuring als voertuigen die uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijden (VEEF's), moeten, naast de vereisten in deze verordening en in de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen, ook voldoen aan de vereisten in dit artikel. De specifieke CO_2-emissie van een VEEF bedraagt 0 gram CO_2/km. Deze waarde wordt vermeld in het conformiteitscertificaat dat overeenkomstig artikel 36 van Verordening (EU) 2018/858 wordt afgegeven en is van toepassing voor de doeleinden van Verordening (EU) 2019/631. De meting van de specifieke CO_2-emissies is niet vereist, maar het brandstofverbruik in l/100 km moet wel worden gemeten tijdens het typegoedkeuringsproces, de controle van de conformiteit van de productie of de tests van de conformiteit tijdens het gebruik.
	2. Een VEEF is uitgerust met een tankmonitor en een tankaansporingssysteem. Dergelijke systemen zijn zodanig ontworpen, gebouwd en geïnstalleerd dat ze beschermd zijn tegen manipulatie. Op de brandstoftankinlaat is op passende wijze aangegeven dat de motor uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen draait.
	3. De tankmonitor kan tijdens het gebruik van het voertuig en bij elke tankbeurt vaststellen of voor het voertuig uitsluitend in aanmerking komende brandstoffen

worden gebruikt. De monitor kan met name middels een of meerdere technisch geschikte traceermethoden detecteren of er brandstoffen of brandstofmengsels zijn gebruikt die niet als in aanmerking komende brandstoffen zijn aangemerkt. Een dergelijke methode kan gebaseerd zijn op de volgende benaderingen of een andere technisch geschikte traceermethode:

a) een end-to-end digitaal traceerbaarheidssysteem voor in aanmerking komende brandstoffen in de gehele brandstoftoeleveringsketen, met inbegrip van gewaarmerkte digitale registraties en een digitale aansluitingsbevestiging die de tankbeurt koppelt aan het specifieke voertuig en het tankpunt;

b) boorddetectie van het gebruik van brandstoffen die niet in aanmerking komen, aan de hand van bestaande voertuigsignalen en -functies, met inbegrip van signalen die worden gegenereerd door de regeleenheden van het voertuig en de bijbehorende sensorsystemen;

c) boordidentificatie van de brandstofsamenstelling door middel van moleculaire, spectroscopische of vergelijkbare analytische detectie, waardoor direct kan worden gecontroleerd of een in aanmerking komende brandstof is gebruikt;

d) beveiligde bidirectionele communicatie tussen het voertuig en de tankapparatuur, met inbegrip van authenticatie- en integriteitscontroles voor de tankbeurt en, indien van toepassing, technische maatregelen om het tanken met in aanmerking komende brandstoffen mogelijk te maken en te voorkomen dat wordt getankt met brandstoffen die niet in aanmerking komen;

e) een toewijzingssysteem op basis van massabalans, waarbij hoeveelheden in aanmerking komende brandstoffen die op

de markt worden gebracht, worden gevalideerd door verifieerbare registraties en worden toegewezen aan het gebruik van specifieke voertuigen in hoeveelheden die overeenkomen met het toewijsbare verbruik; alsmede een op digitaal bewijs gebaseerde koppelingsmethode, waarbij het aan een voertuig toe te rekenen brandstofverbruik wordt bijgehouden en gekoppeld aan digitaal bewijs (waaronder certificaten of gelijkwaardige registraties) zonder dat daarvoor bij het tanken een aansluitingsbevestiging met het tankpunt is vereist; wanneer de tankmonitor vaststelt dat voor een VEEF niet uitsluitend in aanmerking komende brandstoffen worden gebruikt, wordt het tankaansporingssysteem automatisch geactiveerd.

4. Het tankaansporingssysteem waarschuwt de bestuurder wanneer voor een VEEF brandstoffen zijn gebruikt die niet in aanmerking komen en zorgt er na een escalerend waarschuwingssysteem voor dat het voertuig niet meer kan worden gebruikt. Uiteindelijk kan dit er met name toe leiden dat het voertuig niet (opnieuw) kan worden gestart.

5. In afwijking van lid 4 kan het tankaansporingssysteem de bestuurder in uitzonderlijke omstandigheden nog een korte afstand laten rijden wanneer dit noodzakelijk is om een onevenredige beperking van de mobiliteit te voorkomen, met name:

a) in gebieden van de Unie waar binnen een straal van 100 kilometer geen redelijk toegankelijke tankmogelijkheid met in aanmerking komende brandstoffen beschikbaar is; of

b) wanneer het voertuig buiten het grondgebied van de Unie wordt gebruikt. De in de eerste alinea bedoelde afstand blijft beperkt tot wat strikt noodzakelijk is en leidt er niet toe dat het voertuig permanent of buiten de beperkte afstand zonder in aanmerking komende

brandstoffen wordt gebruikt.

6. Op verzoek van de fabrikant kan de typegoedkeuringsinstantie een EU-typegoedkeuring verlenen voor de tankmonitor en/of het tankaansporingssysteem, mits is aangetoond dat aan de voorschriften van dit artikel is voldaan. Een dergelijke goedkeuring vormt op zichzelf geen typegoedkeuring van een voertuigtype als VEEF en laat aanvullende vereisten die van toepassing zijn op de typegoedkeuring van voertuigen als VEEF onverlet. De lidstaten stellen de Commissie binnen dertig dagen na de datum van afgifte in kennis van alle goedkeuringen voor de tankmonitor en/of het tankaansporingssysteem die krachtens dit lid zijn verleend. Deze kennisgeving bevat een neutraal overzicht van de technische specificaties van de goedgekeurde tankmonitor en/of het goedgekeurde tankaansporingssysteem. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin de gedetailleerde technische en procedurele vereisten voor de typegoedkeuring van tankmonitoren en/of tankaansporingssystemen worden vermeld.

7. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin uniforme procedures en technische specificaties worden vastgelegd voor de typegoedkeuring van VEEF's met betrekking tot de in dit artikel vastgestelde vereisten, met inbegrip van vereisten inzake beveiliging tegen manipulatie, het testen en de toepassing van de afwijking overeenkomstig lid 5. Dit omvat de noodzakelijke wijzigingen in de bijlagen I, II, IX en XIV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2025/1706 van de Commissie en bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie.";

Or. en

(32024R1257)

Motivering

Artikel 4 bis voorziet in de rechtsgrondslag voor een nieuwe voertuigcategorie: voertuigen die uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen rijden (VEEF). In lid 3 van het voorgestelde artikel wordt een reeks in aanmerking komende traceermethoden beschreven. De leden 4 en 5 voorzien in aansporingssystemen die op een evenredige en gebruiksvriendelijke manier de naleving waarborgen. Krachtens lid 6 krijgen lidstaten de ruimte om aanvullende monitoringmethoden goed te keuren die in de toekomst mogelijk worden ontwikkeld. In lid 7 wordt bepaald dat de Commissie bevoegd is om de nodige uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde het VEEF-concept operationeel te maken.

Amendement 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 7 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	-1) aan artikel 7 wordt het volgende lid 1 bis toegevoegd:
	"1 bis. De fabrikanten zorgen ervoor dat eventuele uitlaatgasnabehandelingssystemen die een reagens gebruiken, functioneel blijven in alle omgevingsomstandigheden, met name bij lage omgevingstemperaturen.";

Or. en

(32024R1257)

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 7 – lid 1 bis (nieuw)

Bestaande tekst	*Amendement*
	-1) in artikel 7 wordt lid 1 bis ingevoegd:
	"1 bis. Voor een VEEF hoeven de specifieke CO_2-emissies niet te worden gemeten, maar is de meting van het brandstofverbruik in l/100 km wel vereist als onderdeel van het typegoedkeuringsproces. In de aanvraag voor EU-typegoedkeuring met betrekking tot emissies moet de fabrikant aangeven dat de motor van het voertuig uitsluitend op in aanmerking komende brandstoffen draait. De fabrikant verstrekt tevens informatie over de tankmonitor en het tankaansporingssysteem, en over de maatregelen die zijn genomen om de tankmonitor en het tankaansporingssysteem te beschermen tegen manipulatie en ongeoorloofde wijzigingen.";

Or. en

(32024R1257)

Motivering

In artikel 7 worden de verplichtingen van de fabrikanten beschreven met betrekking tot de emissietypegoedkeuring. Het amendement is een noodzakelijke technische aanpassing voor VEEF's, en om informatie op te nemen met betrekking tot de tankmonitor en het aansporingssysteem.

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

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – alinea -1 (nieuw)
Verordening (EU) 2024/1257
Artikel 7 – lid 2 bis (nieuw)

Bestaande tekst	*Amendement*
	-1) In artikel 7 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:
	“2 bis. Fabrikanten verstrekken de goedkeuringsinstantie een ondertekende verklaring van overeenstemming met betrekking tot de duurzaamheid en de afwezigheid van abnormale storingspercentages van het reagensinspuitysteem onder dynamische omstandigheden waarin het in de typegoedkeuring opgegeven reagens herhaaldelijk bevriest en ontdooit. Dergelijke systemen voldoen aan de eisen inzake levensduur in tabel 1 van bijlage IV.”;

Or. en

(32024R1257)

Motivering

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.