Europa-Parlamentet
2024-2029

Udvalget om Miljø, Klima og Fødevaresikkerhed
Transport- og Turismeudvalget

2025/0421(COD)

23.6.2026

ÆNDRINGSFORSLAG
52 - 251

Udkast til betænkning
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Rene erhvervskøretøjer

Forslag til forordning
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Ændringsforslag 52
Markus Ferber

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag.

Or. en

Begrundelse

Kommissionens forslag er alt for komplekst og bureaukratisk. Ved at introducere detaljerede og obligatoriske krav for EU-medlemsstaterne og for forskellige køretøjskategorier vil det pålægge væsentlige administrative byrder på nationalt plan og EU-plan.

Desuden griber bestemmelserne om finansiel støtte i artikel 4 ind i medlemsstaternes finanspolitikker, navnlig med hensyn til beskatning, og giver derved anledning til væsentlige bekymringer vedrørende overholdelse af nærhedsprincippet.

Ændringsforslag 53
Andreas Glück, Christine Singer, Engin Eroglu

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag.

Or. en

Ændringsforslag 54
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster

Kommissionens forslag.

Or. en

Ændringsforslag 55
Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Angelika Niebler, Gheorghe Falcă, Flavio Tosi

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag.

Or. en

Ændringsforslag 56
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Viktória Ferenc, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag.

Or. en

Ændringsforslag 57
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag.

Or. en

Ændringsforslag 58
Alexandr Vondra
for ECR-Gruppen
Carlo Fidanza, Ondřej Krutílek

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag. 1. mener, at forslaget ikke opfylder proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5 i TEU, for så vidt som det fastsætter forpligtelser, der strækker sig ud over det, der er nødvendigt for at nå dets mål og ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til de forskelligartede økonomiske, operationelle og infrastrukturmæssige forhold på tværs af medlemsstaterne og hos forskellige typer flådebrugere, herunder transportsegmenter; 2. bemærker fraværet af en tilstrækkelig robust og sektorspecifik konsekvensanalyse af den økonomiske byrde, som forslaget vil lægge på virksomheder i alle deres vognparker, herunder SMV'er, og understreger, at forpligtelser, der pålægges medlemsstater, sandsynligvis vil munde ud i direkte eller indirekte forpligtelser for flådeoperatører og tjenesteydere; 3. opfordrer Kommissionen til at tage sit forslag tilbage; pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

Or. en

Begrundelse

Forslaget afspejler ikke i tilstrækkelig grad driftsforholdene for brugere af virksomheders vognparker, herunder vejtransportvirksomheder, og det er ikke tilpasset infrastrukturens tilgængelighed, forsyningen af køretøjer og SMV'ers økonomiske forhold. Uden en robust sektorspecifik konsekvensanalyse kan medlemsstaternes forpligtelser munde ud i faktiske købsmandater, der uforholdsmæssigt berører virksomheder og giver anledning til bekymring med hensyn til chartrets artikel 16 og 17.

Ændringsforslag 59
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag. 1. Forslaget afspejler ikke i tilstrækkelig grad driftsforholdene for brugere af virksomheders vognparker, herunder vejtransportvirksomheder, og det er ikke tilpasset infrastrukturens tilgængelighed, forsyningen af køretøjer og SMV'ers økonomiske forhold. Uden en robust sektorspecifik konsekvensanalyse kan medlemsstaternes forpligtelser munde ud i faktiske købsmandater, der uforholdsmæssigt berører virksomheder og giver anledning til bekymring med hensyn til chartrets artikel 16 og 17. 2. påpeger manglen på tilstrækkelig grundig og sektorspecifik konsekvensanalyse, der håndterer den finansielle byrde, som forslaget vil lægge på virksomheder, der driver virksomhedsflåder i alle størrelser, herunder SMV'er, og understreger, at krav, der pålægges medlemsstaterne, sandsynligvis vil munde ud i direkte eller indirekte overholdelsesbyrder for flådeoperatører og tjenesteydere;

Or. en

Ændringsforslag 60
Adrian-George Axinia

Forslag til lovgivningsmæssig beslutning
Punkt 2

Forslag til lovgivningsmæssig beslutning	*Ændringsforslag*
2. anmoder ***om fornyet forelæggelse, hvis*** Kommissionen ***erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre*** sit forslag;	2. anmoder Kommissionen ***om at trække*** sit forslag ***tilbage***;

Or. en

Ændringsforslag 61
Carlo Fidanza

Forslag til lovgivningsmæssig beslutning
Punkt 2.

Forslag til lovgivningsmæssig beslutning	*Ændringsforslag*
2. anmoder ***om fornyet forelæggelse, hvis*** Kommissionen ***erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre*** sit forslag;	2. anmoder Kommissionen ***om at trække*** sit forslag ***tilbage og erstatte det med:*** ***- Kommissionens retningslinjer for dekarboniseringen af virksomheders vognparker*** ***- en struktureret udveksling af bedste praksis mellem medlemsstater*** ***- målrettede økonomiske incitamenter og foranstaltninger til teknisk støtte*** ***- henstillinger, der har til formål at forbedre grundforudsætninger, herunder opladnings- og optankningsinfrastruktur, nettets parathed, godkendelsesprocedurer og adgang til finansiering. En sådan tilgang bør støtte grønnere virksomhedsflåder og samtidig respektere mangfoldigheden af nationale markedsforhold, infrastrukturens parathed, skattesystemer og driftsforholdene på tværs af***

medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 62
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Overskrift 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS ***FORORDNING*** om rene erhvervskøretøjer (EØS-relevant tekst)	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS ***DIREKTIV*** om rene erhvervskøretøjer (EØS-relevant tekst)

Or. en

Begrundelse

Dette forslag bør bygge på vejledende frem for obligatoriske nationale mål samt på nationale planer og foranstaltninger, der er udformet og gennemført af medlemsstater, herunder på områder, der er tæt forbundet med nationale finanspolitiske, infrastrukturmæssige og industrielle politiske valg. En sådan ramme etableres mere passende via et direktiv, der bedre respekterer nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet og samtidig giver medlemsstaterne fleksibilitet til at nå fælles mål under hensyntagen til de nationale forhold.

Ændringsforslag 63
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Overskrift 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS ***FORORDNING*** om rene erhvervskøretøjer (EØS-relevant tekst)	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS ***DIREKTIV*** om rene erhvervskøretøjer (EØS-relevant tekst)

Or. en

Begrundelse

The proposal should rely on indicative, not mandatory, national targets, plans and measures designed by Member States, notably in fiscal, infrastructure and industrial policy. A Directive better respects subsidiarity and proportionality, allowing flexibility in light of national circumstances. The reliance on national implementation confirms that a directly applicable Regulation is not required. More generally, given the significant differences across Member States, including regarding leasing models and economic conditions, a non-binding framework based on guidance, incentives and technical support would represent a more proportionate and effective approach than binding Union legislation.

Ændringsforslag 64
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) Vejtransport er den dominerende transportform i Unionen og tegnede sig i 2023 for 52,6 % af den samlede godstransport og 81,2 % af passagertransporten, samtidig med at den tegnede sig for 22,6 % af Unionens drivhusgasemissioner og 35 % af dens NOx-emissioner.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 65
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1a) CO_2 er ikke et klassisk lokalt luftforurenende stof såsom nitrogenoxider, partikler eller carbonmonoxid, men en naturlig komponent i atmosfæren og behandles som en drivhusgas i EU-retten. Foranstaltninger til reduktion af CO_2-

emissioner kan have en betydelig indvirkning på virksomheder, industriel værdiskabelse, ejerskab, mobilitet og konkurrenceevne. Sådanne foranstaltninger skal derfor være baseret på en gennemsigtig konsekvensanalyse, være forholdsmæssige og give påviselig merværdi med hensyn til at nå de målrettede klimamål.

Or. de

Begrundelse

Klimaindsatsens økonomiske og samfundsmæssige virkninger kræver en streng proportionalitetstest og klart påviste fordele.

Ændringsforslag 66
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at der er behov for en indsats over for erhvervskøretøjer.	***udgår***

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11.

december 2019 (COM(2019) 640 final).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] *Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.*

Or. en

Ændringsforslag 67
Kai Tegethoff, Virginijus Sinkevičius

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren	(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren

industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at ***der er behov for en indsats over for erhvervskøretøjer***.

industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at ***fremskyndelse af udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder vil gavne den europæiske bilindustri, og det vil reducere emissioner fra transport yderligere***. ***I Kommissionens meddelelse med titlen "AccelerateEU - Affordable and Secure Energy through Accelerated Action" fremhæves farerne ved Europas afhængighed af importer af fossile brændstoffer, og der argumenteres for at fremskynde omstillingen til e-mobilitet som en strukturel vej til at mindske vores afhængighed af olie ved vejtransport og reducere energiregninger for forbrugere og virksomheder.***

---

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11. december 2019 (COM(2019) 640 final).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11. december 2019 (COM(2019) 640 final).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af

26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Ændringsforslag 68
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler, Letizia Moratti

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at der er behov for en indsats over for erhvervskøretøjer.	(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at der er behov for en indsats over for erhvervskøretøjer. ***Som det fremgår af Draghirapporten, er dekarbonisering og konkurrenceevne ikke modstridende mål. Omstillingen til lavemissionsmobilitet bør derfor bevare den europæiske bilindustris konkurrenceevne, respektere princippet om teknologineutralitet og tage hensyn til prisoverkommeligheden for forbrugere og flådeoperatorer.***
[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11. december 2019 (COM(2019) 640 final).	[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11. december 2019 (COM(2019) 640 final).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Ændringsforslag 69
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at der er behov	(2) I Kommissionens meddelelse "Den europæiske grønne pagt"[3] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119[4] fastsættes de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og behovet for senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. ***I Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet opfordres der til en beslutsom indsats for at skifte mere aktivitet hen imod mere bæredygtige transportformer.***

for en indsats over for erhvervskøretøjer.

Industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri[5] og aftalen om ren industri[6] beskriver bilsektorens betydning for Den Europæiske Unions industrielle konkurrenceevne og viser, at der er behov for en indsats over for erhvervskøretøjer.

---

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11. december 2019 (COM(2019) 640 final).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Den europæiske grønne pagt" af 11. december 2019 (COM(2019) 640 final).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg og Regionsudvalget – Aftalen om ren industri: En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Begrundelse

Denne forordning bør eksplicit henvise til centrale EU-politikker for mobilitet i byer såsom den bæredygtige ramme for mobilitet i byer (SUMF) og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Disse rammer anerkender nulemissionskøretøjer og fremmer samtidig aktiv og offentlig transport for at reducere trængsel og forbedre luftkvalitet. For mange ture i byer vil et skift til disse alternative former være mere effektivt end blot at udskifte biler med

forbrændingsmotor, og det gør denne forordning vigtig for lokal mobilitetsplanlægning og beboelighed i byer.

Ændringsforslag 70
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Klassificeringen af et køretøj som rent må ikke udelukkende baseres på fraværet af lokale udstødningsemissioner. Der skal tages hensyn til virkninger i hele livscyklussen, herunder køretøjsproduktion, batterifremstilling, udvinding af råmaterialer, energiproduktion, elektricitetsmiks, brændstofforsyning, anvendelse, vedligeholdelse, genanvendelse og bortskaffelse. I henhold til artikel 7a i forordning (EU) 2019/631 skal Kommissionen fremlægge en fælles EU-metode til vurdering og konsekvent rapportering af hele livscyklussen for CO_2-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Så længe denne metode ikke er tilgængelig, anvendes og integreres i konsekvensanalysen af denne forordning, må ingen fremdriftsteknologi gives reguleringsmæssige privilegier eller ulemper. En forordning, der prioriterer batterier og andre såkaldte nulemissionskøretøjer, selv inden denne metode anvendes, foregriber resultatet af vurderingen og er i strid med evidensbaseret lovgivning, teknologineutralitet og proportionalitetsprincippet.

Or. de

Begrundelse

Kommissionen opretter ikke en teknologispecifik kvote, før den livscyklusmetode, som den er ansvarlig for, er blevet fastlagt og anvendt. Udstødningsmetoden afspejler ikke fuldt ud køretøjernes reelle miljøpåvirkning.

Ændringsforslag 71
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631[7] og (EU) 2019/1242[8] fastsætter præstationsmål for nye vejtransportkøretøjers CO_2-emissioner med henblik på at bidrage til at nå Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF[9] fastsættes der nationale mål for andelen af renere køretøjer i offentlige udbud på hver medlemsstats område over to femårsperioder. Det finder anvendelse på alle indkøb af køretøjer foretaget af en ordregivende myndighed eller ordregivende enhed.	***udgår***

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO2-emissioner og om

ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Or. en

Ændringsforslag 72
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631[7] og (EU) 2019/1242[8] fastsætter præstationsmål for nye vejtransportkøretøjers CO_2-emissioner med henblik på at bidrage til at nå Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF[9] fastsættes der nationale mål for andelen af renere køretøjer i offentlige udbud på hver medlemsstats område over to femårsperioder. Det finder anvendelse på alle indkøb af køretøjer foretaget af en ordregivende myndighed eller ordregivende enhed.	(3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631[7] og (EU) 2019/1242[8] fastsætter præstationsmål for nye vejtransportkøretøjers CO_2-emissioner med henblik på at bidrage til at nå Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner. ***Den igangværende gennemgang af denne ramme ser også på yderligere reguleringsmæssig fleksibilitet for at lette overholdelsen af dette mål og samtidig opretholde industriel konkurrenceevne og støtte en teknologineutral omstilling til lavemissionsmobilitet. Derfor bør der sikres overensstemmelse med den indførte tilgang, der giver fleksibilitet, teknologisk neutralitet og opretholdelse af konkurrenceevnen***. Ved Europa-

	Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF[9] fastsættes der nationale mål for andelen af renere køretøjer i offentlige udbud på hver medlemsstats område over to femårsperioder. Det finder anvendelse på alle indkøb af køretøjer foretaget af en ordregivende myndighed eller ordregivende enhed.
[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).	[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).
[8] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).	[8] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).
[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).	[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).
	Or. en

Ændringsforslag 73
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

	(3a) Erhvervskøretøjer er ikke et perifert marked, men et af de centrale markeder for offentlige indkøb i den europæiske økonomi. Intervention i dette segment påvirker ikke kun de enkelte flådebeslutninger, men hele markedsstrukturen: Fabrikanternes produktionsplanlægning, modeludbud, leasingsatser, restværdier, markeder for brugte biler, tilgængelighed af køretøjer, opladnings- og netinfrastruktur og virksomhedernes investeringsbeslutninger. En politisk fastsat kvote flytter kunstigt efterspørgslen fra forbrændingsmotorer til batteri- og lavemissionskøretøjer, uanset om markedet, infrastrukturen, elpriserne, brugerprofilerne, udbuddet af køretøjer og de operationelle krav kan bære dette skift. Dette risikerer at skabe ubalancer på både udbuds- og efterspørgselssiden, navnlig forsyningsknaphed, stigende priser, højere leasingsatser, tab af restværdi, længere brug af gamle køretøjer og fortrængning af markedsbaserede investeringsbeslutninger.
	Or. de

Begrundelse

Forordningen omhandler en af de vigtigste efterspørgselskanaler på det europæiske bilmarked. Det har derfor en direkte indvirkning på producenter, leverandører, leasingmarkeder, priser på brugte biler og erhvervsinvesteringer.

Ændringsforslag 74
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Hvert år registreres der ca. 10 mio. nye biler og 1,5 mio. nye varevogne i	***udgår***

Unionen. Ca. 60 % af bilerne og ca. 90 % af varevognene er erhvervskøretøjer, der er registreret af juridiske enheder. Disse omfatter forskellige typer køretøjer og anvendelsestilfælde, bl.a.: køretøjer, der er registreret af leasing- og udlejningsvirksomheder; firmabiler, der leveres som naturalieydelser til virksomhedens ansatte; køretøjer, der anvendes af transportvirksomheder eller taxa-, kørsels- og bildelingsvirksomheder til at levere mobilitets- og logistiktjenester køretøjer, der anvendes for egen regning, biler, der anvendes til at føre en virksomheds ledelse til møder, eller distributionskøretøjer; udstillings- og prøvekøretøjer, der er tilgængelige hos bilforhandlere.

Or. en

Ændringsforslag 75
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Hvert år registreres der ca. 10 mio. nye biler og 1,5 mio. nye varevogne i Unionen. Ca. 60 % af bilerne og ca. 90 % af varevognene er erhvervskøretøjer, der er registreret af juridiske enheder. Disse omfatter forskellige typer køretøjer og anvendelsestilfælde, bl.a.: køretøjer, der er registreret af leasing- og udlejningsvirksomheder; firmabiler, der leveres som naturalieydelser til virksomhedens ansatte; køretøjer, der anvendes af transportvirksomheder eller taxa-, kørsels- og bildelingsvirksomheder til at levere mobilitets- og logistiktjenester køretøjer, der anvendes for egen regning,	(4) Hvert år registreres der ca. 10 mio. nye biler og 1,5 mio. nye varevogne i Unionen. Ca. 60 % af bilerne og ca. 90 % af varevognene er erhvervskøretøjer, der er registreret af juridiske enheder. Disse omfatter forskellige typer køretøjer og anvendelsestilfælde, bl.a.: køretøjer, der er registreret af leasing- og udlejningsvirksomheder; firmabiler, der leveres som naturalieydelser til virksomhedens ansatte; køretøjer, der anvendes af transportvirksomheder eller taxa-, kørsels- og bildelingsvirksomheder til at levere mobilitets- og logistiktjenester køretøjer, der anvendes for egen regning,

biler, der anvendes til at føre en virksomheds ledelse til møder, eller distributionskøretøjer; udstillings- og prøvekøretøjer, der er tilgængelige hos bilforhandlere.	biler, der anvendes til at føre en virksomheds ledelse til møder, eller distributionskøretøjer; udstillings- og prøvekøretøjer, der er tilgængelige hos bilforhandlere. ***Visse kategorier af erhvervskøretøjer, navnlig køretøjer, der er registreret af operatører til korttidsudlejning af køretøjer, samt dem, der er registreret af virksomheder til leasing, afbetalingskøb, leje eller forbrugerfinansiering, fremviser specifikke drifts- og markedskarakteristika, herunder ofte en kundestruktur som SMV'er, sæsonbestemte efterspørgselsmønstre og grænseoverskridende mobilitetskrav. Disse karakteristika gør dem forskellige fra andre virksomhedsflådesegmenter og bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.***
	Or. en

Ændringsforslag 76
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Hvert år registreres der ca. 10 mio. ***nye biler og 1,5 mio. nye varevogn***e i Unionen. Ca. 60 % af bilerne ***og ca. 90 % af varevognene*** er erhvervskøretøjer, der er registreret af juridiske enheder. Disse omfatter forskellige typer køretøjer og anvendelsestilfælde, bl.a.: køretøjer, der er registreret af leasing- og udlejningsvirksomheder; firmabiler, der leveres som naturalieydelser til virksomhedens ansatte; køretøjer, der anvendes af transportvirksomheder eller taxa-, kørsels- og bildelingsvirksomheder til at levere mobilitets- og logistiktjenester køretøjer, der anvendes for egen regning, biler, der anvendes til at føre en	(4) Hvert år registreres der ca. 10 mio. nye biler i Unionen. Ca. 60 % af bilerne er erhvervskøretøjer, der er registreret af juridiske enheder. Disse omfatter forskellige typer køretøjer og anvendelsestilfælde, bl.a.: køretøjer, der er registreret af leasing- og udlejningsvirksomheder; firmabiler, der leveres som naturalieydelser til virksomhedens ansatte; køretøjer, der anvendes af transportvirksomheder eller taxa-, kørsels- og delebilsvirksomheder til at levere mobilitets- og logistiktjenester køretøjer, der anvendes for egen regning, biler, der anvendes til at føre en virksomheds ledelse til møder, eller

virksomheds ledelse til møder, eller distributionskøretøjer; udstillings- og prøvekøretøjer, der er tilgængelige hos bilforhandlere.	distributionskøretøjer; udstillings- og prøvekøretøjer, der er tilgængelige hos bilforhandlere.

Or. fr

Ændringsforslag 77
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) Den europæiske bilindustri er en nøgleindustri i Unionen. Den omfatter producenter, leverandører, maskiner, værksteder, leasingselskaber, handel, forskning, udvikling, logistik og mange regionale værdikæder. Den har allerede været betydeligt tynget af CO_2-flådereguleringen, de facto-udfasningen af nye indregistreringer af biler med forbrændingsmotorer fra 2035, høje energipriser, stigende international konkurrence, svag efterspørgsel i individuelle elkøretøjssegmenter, afhængighed af råstoffer og lovgivningsmæssig usikkerhed. En yderligere regulering, der politisk styrer store dele af erhvervslivets efterspørgsel i retning af en bestemt teknologi, kan øge de eksisterende byrder, forvride investeringsbeslutninger, bringe leverandører i fare, tynge arbejdspladser og drive industriel værdi ud af Unionen. Denne forordning bør derfor ikke anvendes, så længe virkningerne på produktion, beskæftigelse, forsyningskæder, placeringsbeslutninger, køretøjspriser, restværdier, markeder for brugte biler og konkurrenceevne ikke vurderes fuldt ud og løbende overvåges.

Or. de

Begrundelse

Forordningen kommer oven i de eksisterende byrder for bilindustrien. Den må ikke føre til yderligere afindustrialisering, tab af arbejdspladser eller strategisk fejlallokering.

Ændringsforslag 78
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) I turismeafhængige øers økonomier spiller udlejningsflåder, taxaer og mobiltjenesteudbydere en central rolle for den økonomiske aktivitet og konnektivitet. Omstillingen i disse sektorer til nulemissionskøretøjer bør derfor støttes via målrettede finansielle instrumenter, infrastrukturudbygning og særlige omstillingsperioder, hvor det er begrundet af objektive markedshindringer.

Or. en

Ændringsforslag 79
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i	***udgår***

øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.

Or. en

Ændringsforslag 80
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og	(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og

emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.	emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser. ***Disse foranstaltninger må dog ikke føre til en uforholdsmæssig stigning i omkostningerne ved fornyelse af flåden for virksomhederne eller bringe den europæiske transport- og logistiksektors konkurrenceevne i fare. De vil også kræve, at der tages hensyn til de industrielle realiteter, elektrificeringsmulighederne og de specifikke økonomiske og operationelle begrænsninger i de forskellige segmenter, der udgør erhvervskøretøjssektoren.***
	Or. fr

Ændringsforslag 81
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende	(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store ***CO_2- og*** brændstofbesparelser ***samt reduktion af partikler, som er skadelige for miljø og menneskers sundhed,*** og

tendenser.

emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser. ***Den hurtigere flytning af virksomheders nulemissionskøretøjer til brugtmarkedet kan bidrage til at forbedre prisoverkommeligheden og tilgængeligheden af løsninger til nulemissionsmobilitet for lav- og mellemindkomsthusholdninger og andre transportbrugere, der baserer sig på markedet for brugte køretøjer.***

Or. en

Ændringsforslag 82
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.	(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer***, deres hurtigere overførsel til brugtmarkedet*** og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse, har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** og reduktionen af emissioner fra vejtransport ***og luftforurening*** i Unionen ***og gør samtidig nulemissionskøretøjer mere overkommelige i pris for mellem- og lavindkomsthusstande***. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af ***nulemissionskøretøjer*** i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og

emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.

Or. en

Ændringsforslag 83
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, ***som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester***. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i ***disse*** flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.	(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.

Or. en

Begrundelse

Køretøjer, der bruges til taxier og kørselstjenester, er for den største dels vedkommende registreret af individuelle trafikanter og SMV'er, som i direktivet med vilje er holdt ude af anvendelsesområdet. Når disse tjenester benævnes i en betragtning, tilskyndes medlemsstater til at rette foranstaltninger mod et segment, som de operationelle bestemmelser ikke når.

Ændringsforslag 84
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.	(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at fremskynde udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af ***nulemissionskøretøjer*** i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.

Or. en

Begrundelse

While CO_2 standards already mandate that 90% of new cars and vans must be zero-emission by 2035 therefore, including low-emission vehicles like hybrids in the Regulation is counterproductive. Not only do these vehicles underperform in real-world emissions and flood the second-hand market, but the original rationale for proposing this specific regulation was precisely to assist carmakers in achieving their CO_2 targets more efficiently. Such legislation would allow manufacturers to meet these regulatory requirements significantly faster and with greater certainty than low-emission alternatives, effectively combining climate objectives with industrial competitiveness. The Regulation's scope should be limited strictly to Zero-Emission Vehicles (ZEVs). This requires amending Recital 12 and the Annex to remove "low emission vehicles" from combined targets, ensuring the 69% EU goal applies exclusively to ZEVs and deleting redundant minimum targets.

This strict alignment avoids policy contradictions, strengthens global leadership, reduces fuel imports, and secures investment for a fair transition.

Ændringsforslag 85
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at ***fremskynde*** udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. ***Dette potentiale er dog i øjeblikket underudnyttet.*** Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.	(5) På grund af den høje andel af nye køretøjsregistreringer, der vedrører erhvervskøretøjer, og de særlige karakteristika med hensyn til køretøjernes anvendelse har foranstaltninger rettet mod erhvervskøretøjer et betydeligt potentiale til at ***støtte*** udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og reduktionen af emissioner fra vejtransport i Unionen. Erhvervskøretøjer tegner sig for en forholdsvis højere andel af emissionerne sammenlignet med private køretøjer på grund af deres generelt højere årlige kilometertal, som det f.eks. er tilfældet for visse virksomhedsflåder såsom taxier og kørselstjenester. En højere andel af nul- og lavemissionskøretøjer i disse flåder med højt kilometertal vil resultere i store brændstofbesparelser og emissionsreduktioner under faktiske forhold sammenlignet med de nuværende tendenser.

Or. en

Ændringsforslag 86
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5a) Fastsættelsen af alt for ambitiøse mål uden tilstrækkelig forudgående konsekvensanalyse og uden at tage hensyn til de industrielle realiteter, geopolitiske begrænsninger og den strategiske afhængighed, som dette indebærer, kombineret med lovgivningsmæssig ustabilitet, øget skattetryk, knaphed på støtteordninger for offentlige udbud og infrastrukturinvesteringer samt forstyrrelser i forsyningskæden har bidraget til et fald på ca. 20 % i salget af nye køretøjer på det europæiske marked siden 2019. Disse mål har derfor bidraget til aldringen af den europæiske bilpark med yderligere et år siden 2019. Denne langsommere fornyelse af en flåde på ca. 250 millioner køretøjer i retning af renere køretøjer har haft negative konsekvenser for nedbringelsen af CO_2-emissionerne.

Or. fr

Ændringsforslag 87
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i	***udgår***

væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med nul- og lavemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 88
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med nul- og lavemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 89
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. ***En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre CO2-udledende og forurenende teknologier med nul- og lavemissionskøretøjer***.	(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. ***Dette har imidlertid ikke været tilfældet for batteridrevne elkøretøjer som følge af konstant faldende restværdier, der fører til væsentligt længere holdetider for køretøjer.***
	Et velfungerende brugtmarked for nulemissionskøretøjer afhænger af prismæssigt overkommelige og tilgængelige vedligeholdelses- og reparationstjenester. Støtte til uafhængige operatørers omkostningseffektive reparation, vedligeholdelse og batteriservice bidrager til forbedrede restværdier, lavere samlede omkostninger ved ejerskab og øget tillid blandt erhvervskøbere og private købere.
	I øvrigt bør udbredelsen af et brugtmarked for nulemissionskøretøjer også fremmes af dette direktiv.

Or. en

Begrundelse

Lave restværdier og høje reparationsomkostninger er stadig væsentlige hindringer for udbredelse af elektriske køretøjer, navnlig som følge af omkostninger til batteriudskiftning og specialiseret arbejdskraft. Bedre adgang til omkostningseffektiv reparation, vedligeholdelse og batteriservice vil sænke de samlede omkostninger ved ejerskab, styrke tilliden til brugte elektriske køretøjer og støtte et levedygtigt brugtmarked for nulemissionskøretøjer og derved forbedre prisoverkommelighed og efterspørgsel.

Ændringsforslag 90
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. ***En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre CO2-udledende og forurenende teknologier med nul- og lavemissionskøretøjer***.	(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. ***Dette har imidlertid ikke været tilfældet for batteridrevne elkøretøjer som følge af konstant faldende restværdier, der fører til væsentligt længere holdetider for køretøjer.***

Or. en

Begrundelse

I løbet af de seneste ca. tre år har leasing- og udlejningsvirksomheder støt øget deres ihændehaverperiode for batteridrevne elkøretøjer (BEV'er) som følge af konstant faldende restværdier. Når restværdier konstant falder, påvirker dette køretøjets omkostninger ved ejerskab negativt, og leasing- og udlejningsvirksomheder bliver nødt til (i væsentlig grad) at øge ihændehaverperioder for leasing og leje, og det sænker injektionsraten for BEV'er til brugtmarkedet og reducerer nye salg af BEV'er.

Ændringsforslag 91
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder	(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder

at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med nul- og lavemissionskøretøjer.

at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med nul- og lavemissionskøretøjer. ***Ikke desto mindre vil faldet i restværdien af elektriske køretøjer, navnlig i forbindelse med usikkerheden omkring batteriers holdbarhed, sandsynligvis øge varigheden af virksomhedernes ejerskab af køretøjer og begrænse dynamikken på brugtmarkedet. Eftersom overdragelsen af elektriske køretøjer til private udgør et af de væsentligste grundlag for denne regulering med henblik på at elektrificere den eksisterende køretøjspark, bør det sikres, at der reelt udvikles et marked for brugte elektriske køretøjer, idet der lægges særlig vægt på restværdien af brugte elektriske køretøjer. Med henblik herpå bør den periodiske evaluering af denne regulering hvert andet år samt en eventuel revision heraf tage hensyn til analyser af markedet for brugte elektriske køretøjer og vurdere markedets evne til at skabe en reel efterspørgsel.***

Or. fr

Ændringsforslag 92
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med nul- og	(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af nul- og lavemissionserhvervskøretøjer vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med nul- og

lavemissionskøretøjer.	lavemissionskøretøjer. ***For at styrke forbrugernes tillid og støtte udviklingen af brugtmarkedet for nulemissionskøretøjer bør pålidelige og gennemsigtige oplysninger vedrørende sundhedstilstanden af det elektriske køretøjs batteri gøres let tilgængelige for slutbrugere uden ekstra omkostninger i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542.***

Or. en

Ændringsforslag 93
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af ***nul- og lavemissionserhvervskøretøjer*** vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med ***nul- og lavemissionskøretøjer***.	(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af ***nulemissionserhvervskøretøjer*** vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder***, herunder selvstændige,*** at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med ***nulemissionskøretøjer***.

Or. en

Ændringsforslag 94
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af ***nul- og lavemissionserhvervskøretøjer*** vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med ***nul- og lavemissionskøretøjer***.

(6) Erhvervskøretøjer når generelt også frem til brugtmarkedet meget hurtigere end private køretøjer – især udlejningskøretøjer videresælges ofte inden for et år, og leasingkøretøjer videresælges ofte efter tre til fem år. En højere andel af ***nulemissionserhvervskøretøjer*** vil derfor i væsentlig grad øge deres hurtige tilgængelighed på brugtmarkedet og gøre det billigere for borgere og virksomheder at erstatte andre mere CO_2-udledende og forurenende teknologier med ***nulemissionskøretøjer***.

Or. en

Ændringsforslag 95
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Pålidelige og gennemsigtige oplysninger vedrørende sundhedstilstanden af elektriske køretøjers batterier er vigtige for forbrugernes tillid, for at udvikle brugtmarkedet og for at nå målene om cirkularitet. Da metoder til uafhængig vurdering og verifikation hele tiden udvikler sig, kan der være behov for fremtidige EU-tiltag for at sikre harmoniserede og interoperable tilgange i hele Unionen. Manipulation eller misvisende fremstilling af oplysninger vedrørende sundhedstilstanden af elektriske køretøjers batterier kan underminere forbrugernes tillid og udviklingen af brugtmarkedet for nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 96
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) I Kommissionens meddelelse om den nye EU-ramme for mobilitet i byer anføres det, at offentlige og private organisationer såsom virksomheder, hospitaler, skoler og turistattraktioner bør tilskyndes til at udvikle planer og foranstaltninger til mobilitetsforvaltning, som fremmer mobilitetsformer med ingen eller lave emissioner såsom offentlig transport, aktiv mobilitet eller delt mobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 97
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) For at sikre en retfærdig omstilling i hele Unionen bør politikker, der støtter udbredelsen af nulemissionskøretøjer, lette udviklingen af et velfungerende brugtmarked for køretøjer. Der bør især gives opmærksomhed til mindre medlemsstater og medlemsstater i randområderne, hvor tilgængeligheden af prismæssigt overkommelige brugte nulemissionskøretøjer stadig er begrænset.

Or. en

Begrundelse

Mindre og perifere markeder er i høj grad afhængige af flow af brugte køretøjer. Uden tilstrækkelig tilgængelighed af brugte køretøjer risikerer omstillingen at skabe ulige adgang til løsninger for ren mobilitet på tværs af medlemsstaterne.

Ændringsforslag 98
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6b) Omstillingen til nul- og lavemissionskøretøjer bør ikke påvirke tilgængeligheden af højrestyrede køretøjsmodeller eller prismæssigt overkommelige køretøjskategorier negativt i medlemsstater, der baserer sig på sådanne konfigurationer. Producenter og markedsoperatører bør sørge for tilstrækkelig markedsadgang for nulemissionskøretøjer både med venstrestyret og højrestyret konfiguration.

Or. en

Begrundelse

Visse medlemsstater er konfronteret med strukturelle forsyningsbegrænsninger knyttet til reducerede produktionsmængder for højrestyrede køretøjer. Omstillingen bør ikke reducere adgang til prisoverkommelige rene køretøjer på disse markeder.

Ændringsforslag 99
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til	***udgår***

nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan.

Or. en

Ændringsforslag 100
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. ***Disse*** foranstaltninger ***er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af*** medlemsstaterne, ***mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede*** nationale ***tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan.***	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. ***Medlemsstaterne bør bevare fleksibiliteten til at fastsætte den mest egnede blanding af skattemæssige, lovgivningsmæssige og markedsbaserede*** foranstaltninger ***i overensstemmelse med nærhedsprincippet og princippet om teknologisk neutralitet. Enhver omstilling bør tage hensyn til køretøjets prisoverkommelighed, erhvervsmæssig konkurrenceevne og behovene hos små og mellemstore virksomheder. Rytmen for flådefornyelse afhænger af egnet opladnings- og optankningsinfrastruktur, netkapacitet og forbrugerefterspørgsel. Udvidet udveksling af bedste praksis og frivilligt samarbejde mellem*** medlemsstaterne ***bør derfor prioriteres, samtidig med at*** nationale ***kompetencer opretholdes i skatte- og transportpolitikker***.

Or. en

Ændringsforslag 101

Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. ***Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede*** nationale ***tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er*** derfor ***behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere*** udbredelsen af nul- og	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. ***Disse erfaringer viser, at veludformede*** nationale ***incitamenter og finanspolitiske rammer effektivt kan støtte og fremme*** udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ***under hensyntagen til nationale markedsforhold og infrastrukturens parathed. Medlemsstaterne bør*** derfor ***have tilstrækkelig fleksibilitet til at træffe ikkebindende foranstaltninger, der er tilpasset til deres egne økonomiske, industrielle og mobilitetsmæssige omstændigheder, i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Omstillingen af virksomhedsflåder bør primært føres på nationalt plan via passende incitamenter og grundforudsætninger, som er tilpasset til nationale omstændigheder. Der kan oprettes en mekanisme til udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne for at støtte disse bestræbelser.***

lavemissionskøretøjer ***på EU-plan***.

Or. en

Ændringsforslag 102
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner ***i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en***	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne ***samt udbygningen af opladningsinfrastrukturerne***, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ***i hele Unionen*** ydes støtte til køretøjer med høje emissioner ***eller af elbiler, der er produceret uden for Den Europæiske Union***. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan***, samtidig med at der fuldt ud tages hensyn til de specifikke industrielle, økonomiske og kommercielle realiteter i de forskellige segmenter af bilmarkedet. En effektiv gennemførelse af denne omstilling kræver investeringer, der står i et rimeligt forhold til de tilstræbte mål, både på EU-plan og på medlemsstatsplan. Udviklingen af tilgængelig opladningsinfrastruktur, der***

omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan.

er skræddersyet til erhvervslivets behov, navnlig i centrale mobilitetsknudepunkter, herunder stationer, lufthavne, logistiske knudepunkter og parkeringsanlæg, er fortsat en væsentlig forudsætning for udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer.

Or. fr

Ændringsforslag 103
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og ***lokale krav til mobilitetstjenester i byerne***, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne***, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen***. Denne situation sikrer ikke lige vilkår ***og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de***	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og ***udrulning af infrastrukturer til opladning og alternativ optankning*** giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet, ***samtidig med at nationale foranstaltninger såsom bindende mål for flådekøb og -fornyelse rent faktisk har bremset udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne. Denne situation sikrer ikke lige vilkår. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ***baseret på vejledning i bedste praksis*** på EU-plan.

begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan.

Or. en

Begrundelse

Begrundelse: Investering i opladningsinfrastruktur har været en afgørende katalysator for større udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, mens andre foranstaltninger, der lanceres i udkastet til betænkning, navnlig mål om flådekøb for virksomheder, som det er blevet gennemført i Frankrig, har haft ugunstig indvirkning på udbredelsen af elektriske køretøjer og bilindustrien ved at indskrænke det generelle marked for erhvervskøretøjer. Erhvervskøretøjer indkøbes af virksomheder på et nationalt markedsniveau og ikke på tværs af grænserne som følge af nationale krav til registrering.

Ændringsforslag 104
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og ***lokale krav til mobilitetstjenester i byerne***, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne***, mens der stadig i***	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og ***udrulning af infrastrukturer til opladning og alternativ optankning*** giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet, ***samtidig med at nationale foranstaltninger såsom bindende mål for flådekøb og -***

mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår ***og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer***. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan.

fornyelse rent faktisk har bremset udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne. Denne situation sikrer ikke lige vilkår. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ***baseret på vejledning i bedste praksis*** på EU-plan.

Or. en

Begrundelse

Investering i opladningsinfrastruktur har været en afgørende katalysator for større udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, mens andre foranstaltninger, der lanceres i udkastet til betænkning, navnlig mål om flådekøb for virksomheder, som det er blevet gennemført i flere medlemsstater, har haft ugunstig indvirkning på udbredelsen af elektriske køretøjer og bilindustrien ved at indskrænke det generelle marked for erhvervskøretøjer. Erhvervskøretøjer indkøbes af virksomheder på et nationalt markedsniveau og ikke på tværs af grænserne som følge af nationale krav til registrering.

Ændringsforslag 105
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at

fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for ***nul- og lavemissionskøretøjer*** og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer***. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** på EU-plan.

fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler***, prisoverkommelige leasingordninger***, ordninger med fremskyndet afskrivning for ***nulemissionskøretøjer*** og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. ***I 2023 blev op til 42 mia. EUR af skatteydernes penge brugt til at subsidiere brugen af erhvervskøretøjer med høje emissioner i de fem største EU-lande alene[1a].*** Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af ***nulemissionskøretøjer*** i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af ***nulemissionskøretøjer***. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af ***nulemissionskøretøjer*** på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. ***Desuden hæmmer den fortsatte manglende afslutning af reformen af Rådets direktiv 2003/96/EF medlemsstaternes mulighed for at indføre afgiftsordninger, der er i overensstemmelse med dekarboniseringen af transportsektoren.*** Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** på EU-plan.

[1a] Company car fossil fuel subsidies in

Europe, ERM 2024.

Or. en

Ændringsforslag 106
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer***. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ***bonus-malus-systemer, leasingordninger, langtidsudlejning med købsmulighed, lønkonvertering, flådefornyelsesmål,*** ordninger med fremskyndet afskrivning for nul- og lavemissionskøretøjer***, etablering af infrastrukturer til opladning og alternativ optankning*** og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner ***og fossile brændstoffer*** i hele Unionen. ***I 2023 beløb offentlige subsidier til fossile brændstoffer i Unionen sig til 111 mia. EUR.*** Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af ***nulemissionskøretøjer*** i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af ***nulemissionskøretøjer***. ***Desuden hæmmer den fortsatte manglende afslutning af reformen af Rådets direktiv 2003/96/EF[1a] medlemsstaternes mulighed***

at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan.

for at indføre afgiftsordninger, der er i overensstemmelse med dekarboniseringen af transportsektoren. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af nul- og lavemissionskøretøjer på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan. ***Desuden er det vigtigt at sikre, at dette initiativ ikke resulterer i yderligere forpligtelser for lokale myndigheder eller offentlige ordregivere. Direktivet om renere køretøjer fastsætter allerede regler for offentlige ordregiveres indkøb af køretøjs- og transporttjenester, og det bør derfor ikke skabe lovgivningsmæssige overlapninger.***

Or. en

Begrundelse

Pålæggelse af yderligere forpligtelser for lokale myndigheder eller offentlige ordregivere i henhold til denne forordning vil derfor skabe unødvendige overlapninger, svække den juridiske klarhed og risikere at give uforholdsmæssigt store administrative byrder uden at bidrage til forslagets kernemål.

Ændringsforslag 107
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Denne gode praksis, navnlig målrettede	(7) Flere medlemsstater har indført incitamenter og støtteordninger for at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder ***og skifte til mere bæredygtige***

reformer af beskatningen af firmabiler, ordninger med fremskyndet afskrivning for ***nul- og lavemissionskøretøjer*** og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer***. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** på EU-plan.

transportformer. Denne gode praksis, navnlig målrettede reformer af beskatningen af firmabiler, ***skatteincitamenter for køb og leasing af erhvervscykler, herunder elcykler og transportcykler,*** ordninger med fremskyndet afskrivning for ***nulemissionskøretøjer*** og lokale krav til mobilitetstjenester i byerne, giver nyttig vejledning i udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet. Disse foranstaltninger er imidlertid utilstrækkelige og fragmenterede på tværs af medlemsstaterne, mens der stadig i mange tilfælde ydes støtte til køretøjer med høje emissioner i hele Unionen. Denne situation sikrer ikke lige vilkår og støtter heller ikke det nødvendige niveau af nye registreringer af ***nulemissionskøretøjer og andre bæredygtige mobilitetsløsninger såsom aktiv mobilitet og offentlig transport*** i hele Unionen, og den hæmmer dermed integrationen af det indre marked med hensyn til både udbuddet og anvendelsen af ***nulemissionskøretøjer og andre bæredygtige mobilitetsløsninger***. Desuden risikerer utilstrækkeligt koordinerede nationale tiltag at skabe hindringer for flåder, der anvendes på tværs af grænserne, og de begrænser en effektiv fordeling af ***nulemissionskøretøjer og andre bæredygtige mobilitetsløsninger*** på det indre marked, øger informationsomkostningerne for centrale transportaktører og hindrer en omkostningseffektiv omstilling af flåder til nulemissionskøretøjer. Der er derfor behov for en sammenhængende foranstaltning for at stimulere udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer og andre bæredygtige mobilitetsløsninger*** på EU-plan.

Or. en

Ændringsforslag 108

Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(7a) Fortsat støtte til lavemissionskøretøjer risikerer at fastlåse afhængigheden af fossile brændstoffer og forsinke investeringer i nulemissionsteknologier.

Or. en

Ændringsforslag 109
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Et retligt instrument på EU-plan ***til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til*** konkurrenceevnen i ***Unionens bilsektor*** på et globalt marked i hastig udvikling.	(8) ***I øjeblikket kommer 60 % af investeringerne i bilsektoren fra blot tre medlemsstater. Der er således behov for*** et retligt instrument på EU-plan***, der fremmer*** konkurrenceevnen i ***Unionen i bilsektoren og inddrager alle medlemsstater, navnlig*** på et globalt marked i hastig udvikling.

Or. en

Ændringsforslag 110
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.	(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier***, samtidig med at der tages hensyn til behovet for at bevare den økonomiske levedygtighed for de direkte berørte operatører såsom udlejningsvirksomheder eller indirekte berørte operatører såsom SMV'er og mikrovirksomheder, der leaser eller lejer***. ***Overgangen til lav- og nulemissionsflåder bør gennemføres på en gradvis og økonomisk bæredygtig måde for at undgå uforholdsmæssigt store byrder for markedsdeltagerne***, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.

Or. fr

Ændringsforslag 111
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) ***Et retligt instrument*** på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.	(8) ***En tilgang*** på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling ***og forhindre udflytning af fabrikker til lande***

uden for EU, fabrikslukninger, tab af arbejdspladser og udhuling af EU's industrielle grundlag og suverænitet.

Or. en

Ændringsforslag 112
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 113
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.	(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter nul- og lavemissionskøretøjer på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling ***og samtidig forhindre afindustrialisering,***

***udflytning af fabrikker og tab af arbejdspladser i EU**.*

Or. en

Ændringsforslag 114
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter ***nul- og lavemissionskøretøjer*** på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.	(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter ***nulemissionskøretøjer og andre bæredygtige mobilitetsløsninger*** på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.

Or. en

Ændringsforslag 115
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter ***nul- og lavemissionskøretøjer*** på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.	(8) Et retligt instrument på EU-plan til at stimulere efterspørgslen efter ***nulemissionskøretøjer*** på virksomhedsmarkederne bør skabe den nødvendige sikkerhed for investeringer i øget produktionskapacitet inden for disse teknologier, hvilket vil bidrage til konkurrenceevnen i Unionens bilsektor på et globalt marked i hastig udvikling.

Or. en

Ændringsforslag 116
Martine Kemp, Liesbet Sommen, Pascal Arimont, Wouter Beke, Luděk Niedermayer

Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder afhænger i væsentlig grad af tilgængeligheden af tilstrækkelige opladnings- og optankningsinfrastruktur hos virksomheder, ved depoter og langs ruter, der bruges til erhvervsmæssige operationer. Kommissionen og medlemsstaterne bør koordinere gennemførelsen af denne forordning med gennemgangen af forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, forordning (EU) 2023/1804 (AFIR), som skal foreligge senest i 2026, for at sikre, at infrastrukturmål og virksomhedsflådemål udvikles på en gensidigt forstærkende måde. Den økonomiske levedygtighed af ny opladningsinfrastruktur afhænger af vækst i flåden af bæredygtige nulemissionskøretøjer. På den anden side afhænger udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af tilgængeligheden af pålidelig opladning. Nationale foranstaltninger, der er vedtaget af medlemsstater i henhold til denne forordning, bør ledsages af tilsvarende investeringer i arbejdsplads, depot og offentlig infrastruktur til hurtig opladning langs de vigtigste transportkorridorer, herunder TEN-T-korridorer. Der bør tages særligt hensyn til medlemsstater, hvor krav til opladningsinfrastruktur i henhold til forordning (EU) 2023/1804 endnu ikke er blevet opfyldt i praksis.

Or. en

Ændringsforslag 117
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Ensidige reguleringsmæssige privilegier for batteridrevne elektriske køretøjer kan forværre Unionens strategiske afhængighed. Selv om den europæiske industri traditionelt har en stærk værditilvækst inden for forbrændingsmotorer, transmissioner, efterbehandling af udstødning, maskinfremstilling og højt specialiserede forsyningskomponenter, befinder væsentlige dele af batteriværdikæden, herunder kritiske råstoffer, forarbejdningskapacitet, battericeller, katode- og anodematerialer og prækursorer, sig i vid udstrækning uden for Unionen. En fast efterspørgsel efter batteridrevne elektriske køretøjer kan derfor få de europæiske producenter til at blive mere afhængige af tredjelande, navnlig hvad angår batterier, kritiske råstoffer og ikkeeuropæiske forsyningskæder. Forordningen må ikke føre Europa fra afhængighed af fossile brændstoffer til en ny afhængighed af batterier, råstoffer og ikkeeuropæiske forsyningskæder.

Or. de

Begrundelse

En politik, der svækker de europæiske forbrændings-, transmissions- og forsyningsfærdigheder og samtidig skaber ny afhængighed af batterier og kritiske råstoffer, truer Unionens strategiske autonomi.

Ændringsforslag 118
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 119
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.	***udgår***	

Or. en

Ændringsforslag 120
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for	***udgår***

nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. en

Begrundelse

Tunge køretøjer ligger uden for dette direktivs anvendelsesområde, som er begrænset til biler og varevogne. Henvisninger til tunge køretøjer skaber juridisk uklarhed og risikerer utilsigtet udvidelse af anvendelsesområdet. Tunge køretøjer er underlagt særlige lovgivningsmæssige rammer, der afspejler deres specifikke operationelle og teknologiske kendetegn. Alle foranstaltninger for dette segment bør vurderes separat uden at berøre fremtidige revisioner af HDV CO_2-standarder.

Ændringsforslag 121
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for	***udgår***

nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. en

Ændringsforslag 122
Markus Ferber

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) ***I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner*** bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer***. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul-***	(9) ***I lyset af den vedvarende mangel på opladningsinfrastruktur til tunge køretøjer og den anderledes driftsprofil for dette markedssegment*** bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer.

og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. en

Ændringsforslag 123
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde ***kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer***. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for ***dette markedssegments*** forskellige ***driftsprofil*** og bestræbelserne på i væsentlig grad at	(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør ***sidstnævnte udelukkes fra*** denne forordnings anvendelsesområde. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan ***eventuelt*** overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for ***disse markedssegmenters*** forskellige ***driftsprofiler*** og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af

øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.	ladestandere langs EU's transportkorridorer. ***På grund af det lave udbud og de vedvarende tekniske begrænsninger for lette erhvervskøretøjer, navnlig med hensyn til rækkevidde, lastekapacitet, opladningstid og anskaffelsesomkostninger, bør de desuden også udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde i afventning af en gunstig markedsudvikling.***
	Or. fr

Ændringsforslag 124
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. ***Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil***	(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer.

og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. en

Begrundelse

Mulighederne for elektrificering af sektoren af tunge køretøjer er væsentlig anderledes end for sektoren af personbiler og lette erhvervskøretøjer. Det skyldes først og fremmest den meget begrænsede tilgængelighed af opladningsinfrastruktur for tunge køretøjer og de forbundne omkostninger. Derfor bør der ikke overvejes en udvidelse af forordningens anvendelsesområde, så det dækker lastbiler. Desuden bør revisionen af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner ikke omfatte de mulige foranstaltninger for at medtage andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler.

Ændringsforslag 125
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler ***kan*** overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette	(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. ***Direktivet om renere køretøjer fastsætter allerede regler for offentlige ordregiveres indkøb af køretøjs- og transporttjenester, og der bør derfor ikke skabes lovgivningsmæssige overlapninger***. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul-

markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler ***bør dog*** overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer. ***En regulering af opladningsinfrastrukturen for alternative brændstoffer bør samles i AFIR-forordningen.***

Or. en

Begrundelse

Disse tilføjelser er berettigede for at opretholde overensstemmelse med den eksisterende EU-lovgivning og for at undgå overlapning i lovgivningen. Offentlige indkøb af busser og transporttjenester er allerede behandlet i direktiv 2009/33/EF, mens infrastruktur for opladning og alternative brændstoffer reguleres af AFIR. Den nuværende forordning bør derfor bevare sit fokus på udbredelsen af virksomhedsflåder og ikke udvides til områder, som allerede dækkes af sektorspecifikke instrumenter.

Ændringsforslag 126
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. ***For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings***	(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder af lastbiler ***bør*** overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette

anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder af lastbiler ***kan*** overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. en

Ændringsforslag 127
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler ***og varevogne*** registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte ***nye*** registreringer af ***lette køretøjer***. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og	(9) I modsætning til biler registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte registreringer af ***nye biler***. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og

bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. fr

Ændringsforslag 128
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.	(9) I modsætning til biler og varevogne registreres tunge køretøjer næsten udelukkende af juridiske enheder, således at virksomhedsregistreringer udgør næsten hele markedet. I forbindelse med busser spiller offentlige udbud en væsentlig rolle på markedet. Direktiv 2009/33/EF giver allerede et incitament gennem obligatoriske mål for nulemissionsbusser. For at opretholde fuld langsigtet sammenhæng med de relevante retlige instrumenter og navnlig i lyset af den kommende revision af præstationsnormerne for tunge køretøjers CO_2-emissioner bør denne forordnings anvendelsesområde kun omfatte nye registreringer af lette køretøjer. Mulige foranstaltninger til at øge andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder af lastbiler kan overvejes, når CO_2-normerne for tunge køretøjer revideres. Dette vil gøre det muligt bedre at tage højde for dette markedssegments forskellige driftsprofil og bestræbelserne på i væsentlig grad at øge tilgængeligheden af ladestandere langs EU's transportkorridorer.

Or. en

Ændringsforslag 129

Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(9a) I lyset af de betydelige forskelle mellem medlemsstater med hensyn til bilmarkeder, tilgængeligheden af infrastruktur, energirammer, flådestrukturer, geografiske forudsætninger og økonomiske forhold drives skiftet til nulemissionskøretøjer mest effektivt af nationalt tilpassede foranstaltninger. Som følge deraf bør medlemsstater bevare deres handlefrihed til at udforme og iværksætte de politikker og incitamenter, der er bedst egnede til at fremskynde udviklingen af mere grønne virksomhedsflåder. Sådanne tiltag bør omfatte støtte til de nødvendige forudsætninger og især udvidelsen af opladnings- og optankningsnet, styrkelsen af elektricitetsnet og veludformede finansielle mekanismer til at understøtte et levedygtigt og praktisk gennemførligt skift til nulemissionsmobilitet og samtidig undgå at pålægge obligatoriske indkøbsforpligtelser for individuelle virksomheder, navnlig SMV'er.

Or. en

Ændringsforslag 130
Martine Kemp, Liesbet Sommen, Pascal Arimont, Wouter Beke, Luděk Niedermayer

Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(9a) Rammer for afgifter og skatter er en kritiske løftestang til fremskyndelse af indførelse af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. Medlemsstaterne bør overveje at gennemgå deres

beskatningsrammer for at sikre, at elektricitet, der bruges til vejtransport, ikke er strukturelt ugunstigt stillet sammenlignet med fossile brændstoffer, og at det generelle politiske miljø er i overensstemmelse med målene om dekarbonisering i denne forordning. EU's afhængighed af importer af fossile brændstoffer til vejtransport udgør en væsentlig strategisk sårbarhed, hvilket påvises af energiprisernes omskiftelighed efter geopolitiske forstyrrelser. En fremskyndelse af omstillingen til indenlandsk produceret ren elektricitet som primær energikilde til vejtransport bidrager direkte til EU's strategiske autonomi og energisikkerhed.

Or. en

Ændringsforslag 131
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør ***der fastsættes*** obligatoriske mål for medlemsstaterne ***snarere end*** for de	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. ***Tilsvarende kan fastsættelse af*** obligatoriske mål for medlemsstaterne

enkelte virksomheder.

resultere i, at transportoperatører pålægges direkte eller indirekte købsforpligtelser. Dette direktiv bør derfor ***indføre vejledende nationale mål som en reference for medlemsstaterne, når der vedtages foranstaltninger til at stimulere dekarbonisering af virksomhedsflåder, og eksplicit udelukke pålæggelsen af bindende købsmandater*** for de enkelte virksomheder. ***Sådanne foranstaltninger bør ledsages at støtte til grundforudsætninger, især udrulningen af opladnings- og optankningsinfrastruktur, netforstærkning og sammenhængende finansielle katalysatorer til at støtte en brugbar omstilling til nulemissionsmobilitet.***

Or. en

Begrundelse

Obligatoriske nationale mål for rene køretøjer i virksomhedsflåder risikerer at blive faktiske købsmandater, der strømmer gennem underleverance- og leasingkæder, navnlig til SMV'er. Operatører kan blive tvunget til at købe teknologier uden hensyntagen til infrastruktur, forsyning eller økonomisk kapacitet. Målene bør derfor forblive vejledende referencepunkter, der understøttes af grundforudsætninger og udelukker bindende virksomhedsmandater.

Ændringsforslag 132
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder ***risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en***	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder ***udgøre et bureaukratisk overgreb af hidtil uset omfang. Denne grundlæggende vurdering ændres ikke,***

betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne ***snarere end for de enkelte virksomheder***.

hvis medlemsstaterne ***indføres som et mellemled i gennemførelsen***. ***En sådan tilgang vil stadig bryde kerneprincipperne om fri markedsøkonomi og repræsentere et afgørende skridt mod central planlægning.***

Or. en

Ændringsforslag 133
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder ***under behørig hensyntagen til deres særlige nationale økonomiske forhold***. ***Udlejningsaktiviteter, navnlig***

korttidsudlejning, imødekommer forskellige og meget fleksible mobilitetsbehov, både for forretningsrejser og rejser over lange afstande, hvor elektricitet ofte er uegnet på grund af utilstrækkelig infrastruktur. Køretøjer, der er registreret af korttidsudlejningsvirksomheder, bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.

Or. fr

Ændringsforslag 134
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør ***der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder***.	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør ***omstillingen af virksomhedsflåder primært hvile på fleksible ikkebindende foranstaltninger gennem nationale planer og grundforudsætninger, der er skræddersyet***

til nationale omstændigheder og tager hensyn til driftsforhold, infrastrukturens parathed og økonomisk levedygtighed.

Or. en

Ændringsforslag 135
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af ***obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer*** for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes ***obligatoriske*** mål ***for medlemsstaterne*** snarere end for de enkelte virksomheder.	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af ***en målandel af køretøjer, der bruger vedvarende energi (batteridrevne elkøretøjer, pluginhybridkøretøjer, brændselscelledrevne elkøretøjer og køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer),*** for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes ***vejledende*** mål ***i EU*** snarere end for de enkelte virksomheder ***eller på medlemsstatsplan***.

Or. en

Begrundelse

Fastsættelse af mål for medlemsstater primært på baggrund af BNP indfanger ikke i tilstrækkelig grad de aktuelle

markedsvilkår, navnlig den nuværende udbredelse af elektriske køretøjer. Disse risici forværrer de nuværende økonomiske og territorielle skævheder i EU.

Elektromobilitet skal udvikles på en afbalanceret og inklusiv måde i alle EU's regioner og bør ikke afgøres af hver enkelt medlemsstats velstand eller økonomiske kapacitet.

Ændringsforslag 136
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. ***Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.***	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne.

Or. en

Begrundelse

Der bør ikke være obligatoriske mål for medlemsstaterne om nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåden.

Ændringsforslag 137
Markus Ferber

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes ***obligatoriske*** mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer vil fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes ***ikkebindende*** mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.

Or. en

Ændringsforslag 138
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer ***vil*** fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer ***kan*** fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for

nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.	nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. ***Det er derfor vigtigt at sikre, at dette initiativ ikke resulterer i yderligere forpligtelser for lokale myndigheder eller offentlige ordregivere***. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.

Or. en

Begrundelse

Da forslaget er udformet til at fastsætte mål for medlemsstater, ikke for individuelle operatører, bør det også gøres klart, at det ikke må skabe yderligere forpligtelser for lokale myndigheder eller offentlige ordregivere. Dette bidrager til at bevare forordningens tilsigtede anvendelsesområde og forebygge utilsigtede lovgivningsmæssige overlapninger.

Ændringsforslag 139
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer ***vil*** fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing	(10) I lyset af den betydelige mangfoldighed af anvendelsestilfælde, driftskrav og økonomiske præstationer på tværs af forskellige typer erhvervskøretøjer ***kan*** fastsættelse af obligatoriske andele af nulemissionskøretøjer for individuelle virksomheder risikere at få uforholdsmæssigt negative virkninger for nogle af disse virksomheder og skabe en betydelig administrativ byrde for operatører og offentlige myndigheder. Sådanne regler vil også skabe betydelige risici for undgåelse og andre utilsigtede konsekvenser såsom skift mellem leasing

og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.	og ejerskab af køretøjer eller ændringer i forskellige typer logistik- og mobilitetstjenesters konkurrenceevne. Derfor bør der fastsættes obligatoriske mål for medlemsstaterne snarere end for de enkelte virksomheder.

Or. en

Ændringsforslag 140
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) På grund af de tekniske udfordringer, som virksomheder, der driver korttidsudlejning af køretøjer, står over for – dvs. køretøjer, der udlejes til private (primært til turistformål) og til virksomheder (logistik og mobilitet), og som ejes i mindre end ét år – bør disse virksomheder gradvist omfattes af disse mål efter en differentieret tidsplan.

Or. fr

Ændringsforslag 141
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for	***udgår***

nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].

29

Or. en

Ændringsforslag 142
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU***29***.	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er og ***private forbrugere*** ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de ***ikkebindende*** nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU. Som følge heraf bør denne forordnings direkte og indirekte indvirkning på SMV'er, selvstændige og private forbrugere overvåges nøje af Kommissionen, som bør have til opgave at foretage en evaluering af en sådan indvirkning og forelægge en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet ***to år efter denne forordnings***

ikrafttræden og derefter hvert andet år.

29

Or. en

Begrundelse

SMV'er er i høj grad afhængige af leasede og lejede køretøjer og er derfor indirekte berørt af forslaget. SMV-mobilitetsleverandører, herunder logistiske virksomheder, der leverer større flåder, kan også være indirekte omfattet. Indvirkningen på SMV'er kræver dybdegående Kommissionsanalyse. Forbrugere er ligeledes berørt, da lejekunder og køretøjer finansieret af forbrugerkredit ofte registreres af finansieringsvirksomheder.

Ændringsforslag 143
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU***29***.	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er og ***private forbrugere*** ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de ***ikkebindende*** nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU. ***Som følge heraf bør denne forordnings direkte og indirekte indvirkning på SMV'er, selvstændige og private forbrugere overvåges nøje af Kommissionen, som bør have til opgave at foretage en evaluering af en sådan indvirkning og forelægge en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet to år efter denne forordnings ikrafttræden og derefter hvert***

andet år.

29

Or. en

Begrundelse

SMV'er er i høj grad afhængige af leasede og lejede køretøjer, og derfor er de indirekte underlagt forordningen. SMV-mobilitetsleverandører såsom logistiske virksomheder leverer ofte større flåder og er også indirekte omfattet. Forordningen vil får stor indvirkning på SMV'er, hvilket kræver dybdegående analyse af Kommissionen. Forbrugere er også berørt, da de fleste lejekunder er privatpersoner, og forbrugerfinansierede køretøjer ofte registreres af finansieringsvirksomheder.

Ændringsforslag 144
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål ***som udgangspunkt*** baseres på andelen af ***nulemissionskøretøjer*** kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[10]. ***Udvidelsen af anvendelsesområdet, især til mellemstore virksomheder med en stor flåde af erhvervskøretøjer, må overvejes på et senere trin.***

29

Or. en

Ændringsforslag 145
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" ***hentes fra*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU***[29]***.	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" ***henvise til enhver virksomhed med en flåde på 100 køretøjer eller derover og dermed ændre*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU.

29

Or. fr

Ændringsforslag 146
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er

de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. ***Derfor bør de*** nationale mål ***baseres*** på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder ***– af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].***	de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. ***Den mulige indførelse af*** nationale mål ***baseret*** på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder***, vil resultere i utilsigtede negative konsekvenser for SMV'erne.***
29	

Or. en

Begrundelse

På trods af udelukkelsen af SMV'er fra forordningens anvendelsesområde vil den også berøre SMV'er, der har en lavere finansiel kapacitet til at investere i flådefornyelse. I forbindelse med lette erhvervskøretøjer, der benyttes af servicevirksomheder, vil elektriske køretøjers høje pris blive en barriere for køb, så derfor vil de muligvis fortsætte med at bruge i stigende grad ældre modeller og som følge deraf øge emissioner. Der er også risiko for, at de øgede driftsomkostninger for virksomheder som følge af forslagets vedtagelse vil blive overført til forbrugere.

Ændringsforslag 147
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale ***mål baseres*** på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er og ***private forbrugere*** ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør de nationale ***planer fokusere*** på andelen af

samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].

nul- og lavemissionskøretøjer kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].

29

Or. en

Ændringsforslag 148
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for ***nulemissionskøretøjer***. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].	(11) I betragtning af de større hindringer, som SMV'er ofte står over for med hensyn til adgang til finansiering, er de generelt uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for ***nul- og lavemissionskøretøjer***. Derfor bør de nationale mål baseres på andelen af ***nulemissionskøretøjer*** kun i forhold til det samlede antal virksomhedsregistreringer, der foretages af store virksomheder – af konsekvenshensyn bør begrebet "store virksomheder" hentes fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU[29].

29

Or. en

Ændringsforslag 149
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11a) Med henblik på at støtte en teknologineutral tilgang bør anerkendelsen af køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF), betragtes som gældende for nulemissionskøretøjer og bidragende til dekarbonisering.

Or. en

Ændringsforslag 150
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 11 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11b) Begrebet "store virksomheder" bør hentes fra artikel 2, stk. 1, litra a) i direktiv 2024/1760/EU. I betragtning af de højere relative administrations- og efterlevelsesomkostninger, der er forbundet med flådedekarbonisering, vil virksomheder, som ikke har samme omfang og ressourcemængde som de største selskaber, generelt blive uforholdsmæssigt hårdt ramt af de højere indkøbsomkostninger for nulemissionskøretøjer. Derfor bør medlemsstaternes planer kun fokuseres på andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i de samlede registreringer af virksomheder, der i gennemsnit havde mere end 5 000 ansatte og havde en nettoomsætning på

verdensplan på mere end 1 500 000 000 EUR i det seneste regnskabsår, som der er eller bør være blevet vedtaget årsregnskaber for.

Or. en

Ændringsforslag 151
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 152

Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 153
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 154
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de	(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de

fornævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer ***og varevogne***, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst ***45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035*** – målene vil også føre til ***en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030*** og være i overensstemmelse med forordning ***(EU) 2019/631 med henblik på 2035***.	fornævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder, er ***lav- eller*** nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % af nul- og lavemissionskøretøjer på EU-plan. ***For at styrke elektrificeringen af virksomhedsflåder bør små elektriske køretøjer, der er "fremstillet i Den Europæiske Union", og som bidrager til at gøre elektrisk mobilitet renere, økonomisk overkommelig og tilgængelig, samtidig med at den europæiske bilindustri støttes, være en vigtig løftestang for omstillingen fra private flåder til elektricitet. Med henblik herpå bør der overvejes en differentieret beregningsmetode for yderligere at udnytte deres integration i virksomhedsflåder og øge deres bidrag til at nå forordningens mål.***
	Or. fr

Ændringsforslag 155
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for ***hver enkelt medlemsstats andel*** af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder ***på deres område***. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de fornævnte mål sikre***, at*** en minimumsandel af ***de*** nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, ***er nulemissionskøretøjer***. ***Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for***	(12) Der bør i forordningen fastsættes ***vejledende*** mål ***på EU-plan*** for ***andelen*** af ***køretøjer, der bruger vedvarende energi (batteridrevne elkøretøjer, pluginhybridkøretøjer, brændselscelledrevne elkøretøjer og køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer)*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de fornævnte mål sikre en minimumsandel af ***køretøjer, der bruger vedvarende energi,*** nye erhvervskøretøjer og

Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	varevogne, der registreres af store virksomheder.

Or. en

Begrundelse

Den igangværende revision af præstationsnormerne for CO_2-emission for køretøjer samt

overvejelser om yderligere CO_2-reduktionsforanstaltninger bør tages behørigt i betragtning. I den forbindelse bør der sikres

en teknologineutral tilgang. Alle køretøjer, der bidrager til emissionsreduktioner

via brugen af vedvarende eller kulstoffattige energikilder, herunder batteridrevne elkøretøjer, pluginhybridkøretøjer,

brændselscelledrevne elkøretøjer og køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede vedvarende brændstoffer,

bør behandles på lige fod.

Ændringsforslag 156
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. ***For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der***	(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af ***nulemissionskøretøjer*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % ***nulemissionsbiler*** for Unionen og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på

registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % ***nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner***, for Unionen ***som helhed i 2030*** og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % ***nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030*** og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.

40 % ***nulemissionsvarevogne*** og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035. ***Disse mål vil i markant grad bidrage til, at bil- og varevognsproducenter overholder deres CO_2-mål i henhold til forordning (EU) 2019/631.***

Or. en

Ændringsforslag 157
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer ***og varevogne***, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 ***– målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med***	(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.

forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.

Or. fr

Ændringsforslag 158
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % ***nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner,*** for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % ***nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner,*** i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af ***nulemissionskøretøjer*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % ***nulemissionsbiler*** for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % ***nulemissionsvarevogne*** i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.

Or. en

Ændringsforslag 159
Markus Ferber

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	(12) Der bør i forordningen fastsættes ***ikkebindende*** mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035. *(Dette ændringsforslag gælder for hele teksten. Hvis det vedtages, skal ændringerne foretages alle relevante steder.)*

Or. en

Ændringsforslag 160
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på	(12) Der bør i forordningen fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på

deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på ***69 %*** nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst ***45 %*** med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.

deres område. For at opfylde de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål sikre, at en minimumsandel af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på ***70%*** nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst ***54%*** med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.

Or. en

Ændringsforslag 161
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) ***Der bør i forordningen*** fastsættes mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. ***For at opfylde*** de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål ***sikre, at en minimumsandel*** af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder***, er nulemissionskøretøjer. Samlet set vil de nationale mål føre til en minimumsandel på 69 % nul- og lavemissionsbiler, heraf mindst 45 % med nul emissioner, for Unionen som helhed i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU)***	(12) ***I direktivet bør der*** fastsættes ***vejledende*** mål for hver enkelt medlemsstats andel af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område. ***I overensstemmelse med*** de emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, bør de førnævnte mål ***fungere som en reference for medlemsstater, når der vedtages foranstaltninger for at tilskynde til en gradvis stigning i andelen*** af de nye erhvervskøretøjer og varevogne, der registreres af store virksomheder***, og samtidig sikre, at lavemissionskøretøjer og rene brændstofløsninger behørigt tages i betragtning, og overveje***

2019/631 med henblik på 2035 – målene vil også føre til en minimumsandel på 40 % nul- og lavemissionsvarevogne, heraf mindst 36 % med nul emissioner, i 2030 og være i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på 2035.	***grundforudsætninger, navnlig infrastrukturtilgængelighed, netkapacitet, køretøjsforsyning og generel økonomisk levedygtighed***.

Or. en

Begrundelse

Med denne ændring erstattes bindende mål med vejledende mål, der bedre afspejler forskellige tilfælde af virksomhedsflådebrug og støtter en rimelig omstilling. Den bevarer målet om flere renere køretøjer og anerkender samtidig infrastruktur, netkapacitet, køretøjsforsyning, økonomisk levedygtighed og lavemissionsløsninger. Derfor fremmer den en pragmatisk, teknologiåben vej mod dekarbonisering.

Ændringsforslag 162
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF'er), som defineret i revisionen af forordning (EU) 2019/631, giver en væsentlig bedre mulighed for dekarbonisering af virksomhedsflåder. Disse brændstoffer er defineret i den nuværende ramme under direktiv (EU) 2018/2001, hvis de opfylder reduktionen af drivhusgasemissioner og bæredygtighedskriterierne i dette direktiv. Deres tydelige anerkendelse giver fleksibilitet for medlemsstaterne til at opfylde målene, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget, og samtidig støtte investeringer i udviklingen af værdikæden for brændstoffer fra vedvarende energikilder. Ved anvendelsen af denne forordning bør køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF'er), betragtes som nulemissionskøretøjer.

Or. en

Begrundelse

This amendment aims to introduce the recognition of emission savings of eligible fuels compliant with the criteria set out in Directive (EU) 2018/2001, acknowledged already by the proposed revision of Regulation (EU) 2019/631.The amendment facilitates policy coherence and reflects their decarbonisation potential recognised by the zero-rating principle applied to those

RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959. By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be

considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Ændringsforslag 163
Katri Kulmuni

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF'er), som defineret i revisionen af forordning (EU) 2019/631, giver en væsentlig bedre mulighed for dekarbonisering af virksomhedsflåder. Disse brændstoffer er defineret i den nuværende ramme under direktiv (EU) 2018/2001, hvis de opfylder reduktionen af drivhusgasemissioner og bæredygtighedskriterierne i dette direktiv. Deres tydelige anerkendelse giver fleksibilitet for medlemsstaterne til at opfylde målene, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget, og samtidig støtte investeringer i udviklingen af værdikæden for brændstoffer fra vedvarende energikilder. Ved anvendelsen af denne forordning skal køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF'er), betragtes som nulemissionskøretøjer.

Or. en

Begrundelse

Ved anvendelse af den samme nulsatsforbrænding bør "køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer" betragtes som "nulemissionskøretøjer" på lige fod med batteridrevne elektriske køretøjer og hydrogendrevne køretøjer, der allerede er klassificeret som nulemissionskøretøjer.

Ændringsforslag 164
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Fastsættelse af nationale obligatoriske mål for elektrificeringen af nye erhvervskøretøjsregistreringer kan forstyrre forretningsaktiviteter og have negative økonomiske følger. Selv om forordningen formelt er begrænset til store virksomheder, kan den have indirekte indvirkning på små og mellemstore virksomheder og individuelle forbrugere. For servicevirksomheder, der baserer sig på lette erhvervskøretøjer, kan de høje omkostninger ved elektriske køretøjer være en hindring for flådefornyelse og føre til den fortsatte brug af ældre, mere forurenende køretøjer. Øgede driftsomkostninger relateret til forpligtelsen om flådefornyelse vil også på et tidspunkt blive ført videre til individuelle forbrugere.

Or. en

Ændringsforslag 165
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 166
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er	***udgår***

registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.

Or. en

Begrundelse

Fastsættelse af mål for medlemsstater primært på baggrund af BNP indfanger ikke i tilstrækkelig grad de aktuelle

markedsvilkår, navnlig den nuværende udbredelse af elektriske køretøjer. Disse risici

forværrer de nuværende økonomiske og territorielle skævheder i EU.

Elektromobilitet skal udvikles på en afbalanceret og inklusiv måde i alle EU's regioner og

bør ikke afgøres af hver enkelt medlemsstats velstand eller økonomiske kapacitet.

Ændringsforslag 167
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 168
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og	(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og

lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de ***mål***, der fastsættes for dem. Disse ***nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele*** Unionen***, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.***	lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer ***og for ikke at øge den teknologiske kløft, der allerede findes i Unionen***. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de ***foranstaltninger***, der fastsættes for dem. Disse ***foranstaltninger bør sigte mod realistiske mål og ikke mod at opfylde en grønnere bilsektor, som*** Unionen ***ikke kan acceptere***.

Or. en

Ændringsforslag 169
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et	(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et

ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet***, idet bruttonationalproduktet*** pr. indbygger ***anvendes som indikator***.	ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet ***samt de forskellige grader af flådeelektrificering mellem medlemsstaterne, indikatorer, der afspejler infrastrukturens parathed, og markedets modenhed. Målene bør ikke udelukkende baseres på BNP*** pr. indbygger***, idet en sådan tilgang risikerer at skabe markedsforvridninger mellem medlemsstater frem for at afhjælpe de underliggende barrierer for udbredelse***.

Or. en

Begrundelse

Mål baseret på BNP pr. indbygger alene afspejler ikke i tilstrækkelig grad strukturelle forskelle mellem medlemsstater eller markedets parathed. Udbredelse af infrastruktur, netgrænser, energipriser og grader af elektrificering varierer meget. Der er behov for et bredere sæt indikatorer for at sikre retfærdighed, gennemførlighed og tilretning i forhold til forslagets målsætninger og samtidig undgå fordrejning af konkurrencevilkårene i hele EU.

Ændringsforslag 170
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler ***og varevogne*** anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler ***og varevogne*** for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og	(13) Biler anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af nul- og lavemissionskøretøjer i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse

markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.

køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.

Or. fr

Ændringsforslag 171
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver	(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af ***nulemissionskøretøjer*** i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver

enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.

enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.

Or. en

Ændringsforslag 172
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.	(13) Biler og varevogne anvendes primært i den medlemsstat, hvor de er registreret, og markederne for køretøjer og tjenesteydelser er for det meste opdelt efter medlemsstat. De nationale mål for den kumulerede andel af ***nulemissionskøretøjer*** i nye registreringer foretaget af store virksomheder bør fastsættes på forskellige niveauer for biler og varevogne for at afspejle de forskellige teknologiske niveauer og markedsudviklingsniveauer. For disse køretøjer bør forskellene mellem medlemsstaterne afspejles i de mål, der fastsættes for dem. Disse nationale mål bør beregnes med udgangspunkt i et ambitionsniveau, der er fastsat for hele Unionen, under hensyntagen til de emissionskrav, der er fastsat for de respektive køretøjsklasser i forordning (EU) 2019/631, og moduleres for hver enkelt medlemsstat. Moduleringen bør tage hensyn til den enkelte medlemsstats økonomiske kapacitet, idet bruttonationalproduktet pr. indbygger anvendes som indikator.

Or. en

Ændringsforslag 173
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) Med hensyn til virksomhedsflåder finder anskaffelse af køretøjer ikke udelukkende sted via direkte køb. Leasing eller langtidsudlejning udgør væsentlige og voksende former for køretøjsbrug i virksomhedsflåder og giver virksomheder fleksibilitet i flådestyring og investeringsbeslutninger. De foranstaltninger, der vedtages i henhold til dette direktiv, bør derfor tage hensyn til de forskellige forretningsmodeller, som virksomheder bruger til at få adgang til og bruge køretøjer.

Or. en

Begrundelse

Ændringen præciserer, at virksomhedsflåder ikke udelukkende består af køretøjer, der direkte er købt af virksomheder. Leasing- og lejeordninger udgør en væsentlig andel af virksomhedsflådemarkedet og er ofte den foretrukne løsning for virksomheder som følge af deres fleksibilitet og lavere krav til kapital. Anerkendelse af disse forretningsmodeller sikrer, at direktivet bedre afspejler markedsforhold og undgår utilsigtede forvridninger i gennemførelsen af foranstaltninger med henblik på at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer.

Ændringsforslag 174
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke	***udgår***

anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.

Or. en

Ændringsforslag 175
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 176
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til ***nulemissionsmobilitet*** og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en ***væsentlig*** rolle i omstillingen til ***lavemissionsmobilitet*** og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på

andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag ***kan*** støtte fortsatte investeringer og innovation ***inden for sådanne teknologier***.

andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag ***skal*** støtte fortsatte investeringer og innovation ***på en teknologineutral måde, hvor teknologierne skal konkurrere med hinanden med henblik på at reducere CO_2-emissionerne. I denne henseende udelukker styrkelsen af nyttefaktoren, som ikke tager tilstrækkeligt hensyn til ændringer i brugernes faktiske anvendelse, de facto pluginhybridkøretøjer i reduktionen af emissioner fra virksomhedsflåder, eftersom de ikke længere kan medregnes som lavemissionskøretøjer. Desuden er de et vigtigt mellemliggende skridt i forbrugernes gradvise indførelse af elektriske køretøjer, der letter deres udbredelse af elektrificerede teknologier. Endelig kan en alt for restriktiv tilgang være kontraproduktiv, da den risikerer at tilskynde nogle købere til at beholde deres køretøjer med forbrændingsmotor længere og dermed forsinke fornyelsen af flåden.***

Or. fr

Ændringsforslag 177
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier. ***Skønt CO_2-normerne tillader lavemissionskøretøjer, pålægger de dog salget af 90 % nye biler***

og 40 % nye varevogne senest i 2035. En kopiering af den samme ambition her er afgørende for at undgå politiske uoverensstemmelser, der svækker Europas globale lederskab, og vedvarende afhængighed af importerede brændstoffer. Udelukkelse af pluginhybridkøretøjer, hvis faktiske emissioner ofte er mange gange højere end under laboratorieforhold, forhindrer, at brugtmarkeder fyldes med teknologier, der vil hæmme omstillingen til nulemissionskøretøjer. Med denne klarhed sikres investering, omkostninger sænkes, og det sikres, at virksomhedsflåder fremskynder en retfærdig omstilling.

Or. en

Ændringsforslag 178
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier. ***I overensstemmelse med princippet om teknologineutralitet bør det mulige bidrag til dekarbonisering af vejtransport fra køretøjer, der udelukkende kører på certificerede vedvarende brændstoffer, navnlig avancerede biobrændstoffer, biogas og vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse såsom vedvarende hydrogen og vedvarende syntetiske brændstoffer, også anerkendes.***

EU's lovgivningsramme bør sikre, at disse alternative kulstoffattige muligheder håndteres på en sammenhængende måde i de relevante lovgivningsinstrumenter.

Or. en

Ændringsforslag 179
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. ***Bidraget fra alle lav- og nulemissionsteknologier bør forblive anerkendt for at afspejle forskellige driftsbehov og infrastrukturens tilgængelighed.*** Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.

Or. en

Begrundelse

En teknologineutral ramme er påkrævet for at afspejle de forskellige driftskrav på tværs af virksomhedssektorer og geografiske regioner. Forskellige brugstilfælde, navnlig på logistiske områder og landdistriktområder, kræver mere fleksible løsninger end blot en enkelt teknologisk mulighed, herunder hydrogen og vedvarende brændstoffer. En for tidlig begrænsning af støtteberettigede teknologier risikerer at øge omkostninger, begrænse flådens egnethed og bremse omstillingen, hvor der endnu ikke er udviklet infrastruktur.

Ændringsforslag 180
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere ***kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier***.	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere ***bør tælles med i målene, der er fastsat i henhold til denne forordning, i betragtning af deres faktiske emissionsreduktion, som fortsat ligger væsentligt over nulemissionsniveauer og risikerer at forsinke udbredelsen af køretøjer med komplet nulemission***.

Or. en

Ændringsforslag 181
Markus Ferber

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet ***og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035***. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.

Or. en

Ændringsforslag 182
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.	(14) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere kan spille en ***vigtig*** rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet og kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde samt på andre globale markeder efter 2035. Anerkendelsen af deres bidrag kan støtte fortsatte investeringer og innovation inden for sådanne teknologier.

Or. en

Ændringsforslag 183
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) Pluginhybridkøretøjer og elektriske køretøjer med rækkeviddeforøgere bør ikke tælles med i målene, der er fastsat i denne forordning, undtagen hvis de er udstyret med indbyggede systemer, som begrænser udgangseffekten med 50 %, når forbrændingsmotoren kører i mere end halvdelen af driftstimerne, eller mindst er i overensstemmelse med revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011.

Or. en

Ændringsforslag 184

Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) Køretøjer med lave emissioner, især dem, der anvender alternative brændstoffer såsom biobrændstoffer eller syntetiske brændstoffer, kan spille en væsentlig rolle i overgangen til lavemissionsmobilitet og kan være nyttige til specifikke anvendelsesformål samt på andre globale markeder efter 2035. For at styrke deres bidrag til omstillingen til en lavemissionsøkonomi bør direktiv 98/70/EF om brændstofkvalitet revideres for at give mulighed for større iblanding af biobrændstoffer i forbrændingsmotorer, navnlig ved at hæve tærsklen for iblanding af bioethanol i benzin fra 10 % til 20 %, med henblik på at reducere CO_2-emissionerne fra den eksisterende bilpark. RED III-grænsen på 7 % for førstegenerationsbiobrændstoffer bør også revideres. Endelig vil det være hensigtsmæssigt at revidere forordning (EU) 2019/631, enten ved at tilpasse definitionen af lavemissionskøretøjer eller ved at overveje at oprette en særskilt mellemkategori. Dette vil i højere grad anerkende forskellige eksisterende teknologiers bidrag og øge deres umiddelbare rolle i dekarboniseringen af den eksisterende flåde.

Or. fr

Ændringsforslag 185
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

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

Or. en

Ændringsforslag 186
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) I samme forbindelse er det afgørende for at bevare en teknologiåben

ramme at anerkende, at køretøjer, der drives af brændstoffer med lavt kulstofindhold, spiller en meningsfuld rolle for at reducere drivhusgasemissioner som en integreret del af en økonomisk bæredygtig og praktisk opnåelig dekarboniseringsvej for virksomhedsflåder.

Or. en

Ændringsforslag 187
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) For at understøtte en teknologineutral tilgang bør anerkendelsen af køretøjer, der kører på brændstoffer med lavt kulstofindhold, som bidrager til dekarbonisering, ligeledes sikres som en del af en omkostningseffektiv og operationelt gennemførlig omstilling på tværs af virksomhedsflåder.

Or. en

Begrundelse

En teknologineutral tilgang er afgørende for at støtte en omkostningseffektiv og operationelt gennemførlig omstilling på tværs af virksomhedsflåder. Med denne ændring anerkendes det, at køretøjer, der kører på brændstoffer med lavt kulstofindhold, kan bidrage til dekarbonisering og behørigt bør tages i betragtning i lovgivningsrammen parallelt med andre løsninger til rene køretøjer.

Ændringsforslag 188
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.**	***udgår***

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder

(COM(2025) 96 final).

Or. en

Ændringsforslag 189
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne ***bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål***, der er fastsat i denne forordning, ***herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af*** krav ***i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[30]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[31] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på***	(15) Medlemsstaterne ***må ikke konvertere de mål***, der er fastsat i denne forordning, ***til direkte eller indirekte indkøbs-, leasing-, registrerings- eller flådesammensætningskvoter for individuelle virksomheder, grupper af virksomheder, sektorer eller flådeoperatører. På samme måde kan der ikke vedtages foranstaltninger, der i praksis medfører sådanne forpligtelser. Virksomhederne skal fortsat kunne basere deres indkøb af køretøjer på operationelle*** krav***, opgaveprofiler, økonomisk levedygtighed, regional infrastruktur, tilgængelighed af køretøjer, nyttelast, rækkevidde, opladningstider, reparationsmuligheder samt ejer- og leasingomkostninger. De foranstaltninger, som medlemsstaterne træffer, skal være teknologiåbne, forholdsmæssige og forenelige med friheden til at oprette og drive egen virksomhed***.

nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

---

*[30] **Forordning (EU) 2023/1804**.*

*[31] **Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).***

Or. de

Begrundelse

Målene må ikke de facto blive individuelle virksomhedskvoter som følge af national gennemførelse. En sådan gennemførelse ville tilsidesætte friheden til at oprette og drive egen virksomhed og den operationelle virkelighed.

Ændringsforslag 190
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at ***nå*** de mål, der er fastsat i ***denne forordning***, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, ***indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester)*** eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering.	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at ***tilskynde til udbredelsen af rene køretøjer i virksomhedsflåder ved at bruge*** de ***vejledende*** mål, der er fastsat i ***dette direktiv, som en reference***, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter***,*** beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder køretøjer, der bruger brændstoffer med lavt kulstofindhold, og dette er de brændstoffer, som er defineret i direktiv (EU) 2018/2001, og som opfylder de kriterier, som er fastsat i artikel 29, 29a og 31 i dette direktiv og i de tilknyttede delegerede retsakter,*** eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet

Medlemsstaterne bør også have mulighed for at ***fastsætte mål*** for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som ***kan sikres af*** medlemsstaterne ***under hensyntagen til de specifikke driftskrav til*** virksomhedsflåder***, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804***[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

af gældende statsstøtteregler; eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at ***indføre målrettede foranstaltninger og fleksibilitet*** for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører ***under hensyntagen til deres særlige operationelle egenskaber og begrænsninger, herunder hvor begrænset modeltilgængelighed eller tilgængelighedskrav berettiger skræddersyede tilgange, f.eks. for taxioperatører med adgang for små kørestole. Før vedtagelse af sådanne foranstaltninger bør medlemsstaterne rettidigt informere de berørte operatører om deres ikrafttrædelse og gennemførelsesdetaljerne for at lette paratheden og virksomhedernes tilpasning***. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let***, uden forudgående abonnement*** og til ***gennemsigtige, rimelige og*** tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som medlemsstaterne ***bør tage hensyn til ved udformning af foranstaltninger for*** virksomhedsflåder. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder" indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

---

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Begrundelse

Med denne ændring præciseres det, at medlemsstater kan bruge omfattende foranstaltninger, herunder afgifter, beskatning og støtteordninger, for at fremme rene køretøjer, herunder dem, der bruger brændstoffer med lavt kulstofindhold, på en teknologi-åben måde. Den fjerner sprog, der indebærer sanktionsforanstaltninger såsom licenskrav, og anerkender afpasset fleksibilitet, hvor objektive begrænsninger, modeltilgængelighed eller tilgængelighedsbehov berettiger dem.

Ændringsforslag 191
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at ***nå de mål, der er fastsat i denne forordning***, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler***, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester)*** eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også ***have mulighed for at fastsætte mål*** for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at ***tilskynde til udbredelsen af rene køretøjer i virksomhedsflåder***, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter***,*** beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder køretøjer, der bruger brændstoffer med lavt kulstofindhold,*** eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også ***indføre målrettede foranstaltninger og fleksibilitet*** for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører ***under hensyntagen til deres særlige operationelle egenskaber og begrænsninger, herunder hvor begrænset modeltilgængelighed eller tilgængelighedskrav berettiger skræddersyede tilgange, f.eks. for taxioperatører med adgang for små kørestole. Før vedtagelse af sådanne foranstaltninger bør medlemsstaterne rettidigt informere de berørte operatører***

"Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

om deres ikrafttrædelse og gennemførelsesdetaljerne for at lette paratheden og virksomhedernes tilpasning, tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Ændringsforslag 192
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør ***have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af***	(15) Medlemsstaterne bør ***bevare den fulde fleksibilitet til at fastsætte den mest egnede blanding af støtteforanstaltninger og gennemførelsesforanstaltninger til at støtte*** udbredelsen af nul- og

gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ***eller andre statsstøtteforanstaltninger***, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, ***indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af*** grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ***såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører***. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur***, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er*** en vigtig forudsætning***, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke*** driftskrav ***til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11].*** Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"***[12]*** indeholder ***flere*** eksempler på ***god*** praksis og ***effektive*** foranstaltninger***, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen*** af nulemissionskøretøjer ***i virksomhedsflåder***.

lavemissionskøretøjer ***under hensyntagen til nationale omstændigheder og driftsforhold. Sådanne foranstaltninger kan omfatte gunstige beskatningsordninger, incitamenter til vejafgifter, støtteforanstaltninger,*** der er omfattet af gældende statsstøtteregler***, eller foranstaltninger, der har til formål at forbedre*** grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder udbredelsen af tilgængelig og økonomisk overkommelig opladningsinfrastruktur***. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur ***er fortsat*** en vigtig forudsætning ***for omstillingen af virksomhedsflåder, navnlig for operatører med intensive*** driftskrav. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder" indeholder ***nyttige*** eksempler på ***nationale bedste*** praksis og ***frivillige*** foranstaltninger***, der støtter udbredelsen*** af nulemissionskøretøjer.

---

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Ændringsforslag 193
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af ***nulemissionskøretøjer*** såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let***, uden forudgående abonnement*** og til ***gennemsigtige, rimelige og*** tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.
[11] Forordning (EU) 2023/1804.	[11] Forordning (EU) 2023/1804.
[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget —	[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget —

Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Ændringsforslag 194
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af ***nulemissionskøretøjer*** såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i

andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

virksomhedsflåder.

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Ændringsforslag 195
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder***, navnlig i private bygninger,*** eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let***, uden forudgående***

medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.	***abonnement*** og til ***gennemsigtige, rimelige og*** tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. ***Regulering af opladningsinfrastrukturen for alternative brændstoffer bør dog koncentreres under AFIR-forordningen og enhver overlappende forordning bør undgås.*** Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. ***Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål og incitamenter.***
[11] Forordning (EU) 2023/1804.	[11] Forordning (EU) 2023/1804.
[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).	[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Begrundelse

Disse ændringer er berettigede for at opretholde overensstemmelse med den eksisterende EU-lovgivning og for at undgå overlapning i lovgivningen. Infrastruktur for opladning og alternative brændstoffer reguleres af AFIR.

Ændringsforslag 196
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser***, uden krav om forudgående abonnement og under gennemsigtige prisforhold,*** er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. ***Medlemsstaterne bør tilskynde til intelligent opladning og teknologier til tovejsopladning, navnlig med start fra virksomhedsflåder med nulemission.***
[11] Forordning (EU) 2023/1804.	[11] Forordning (EU) 2023/1804.
[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd,	[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd,

Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).	Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).
	Or. en

Ændringsforslag 197
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte ***mål*** for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte ***referenceværdier*** for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let***, uden forudgående abonnement*** og til ***gennemsigtige, rimelige og*** tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804. Meddelelsen

og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.	"Dekarbonisering af virksomhedsflåder" indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder. ***Denne forordning bør forhindre medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.***

[11] Forordning (EU) 2023/1804.

[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Begrundelse

Nem og gennemsigtig adgang til opladningsinfrastruktur er afgørende for at fremskynde virksomheders indførelse af elektriske køretøjer. Desuden bør medlemsstaterne have mulighed for at fastsætte forskellige referenceværdier for specifikke kategorier af virksomheder og flådeoperatører baseret på deres individuelle udfordringer og muligheder.

Ændringsforslag 198
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester

(f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.	(f.eks. taxaer og kørselstjenester) eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder eller privilegeret adgang til parkering. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let***, uden forudgående abonnement*** og til ***gennemsigtige, rimelige og*** tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[12] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.
[11] Forordning (EU) 2023/1804.	[11] Forordning (EU) 2023/1804.
[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).	[12] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder (COM(2025) 96 final).

Or. en

Ændringsforslag 199
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning***, herunder indførelse af gunstigere vejafgifter***, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler, ***indførelse af krav i forbindelse med tilladelser til specifikke personbefordringstjenester (f.eks. taxaer og kørselstjenester)*** eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder ***eller privilegeret adgang til parkering***. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[30]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[31] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.	(15) Medlemsstaterne bør have mulighed for at anvende enhver foranstaltning, som de anser for nødvendig for at nå de mål, der er fastsat i denne forordning, beskatning, der fremmer udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer eller andre statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af gældende statsstøtteregler***, og som sikrer, at de ikke subsidierer eller tilskynder til køb af nul- og lavemissionskøretøjer, der ikke opfylder kriterierne for at være "fremstillet i Den Europæiske Union",*** eller forbedring af grundforudsætningerne for anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer såsom adgang til særlige ladestandere på bestemte steder***, og det vil også være nødvendigt at støtte omstillingspræmieordninger***. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at fastsætte mål for specifikke kategorier af virksomheder eller flådeoperatører. Tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, ***navnlig i mobilitetsknudepunkter,*** der gør det muligt at oplade let og til tilgængelige priser, er en vigtig forudsætning, som kan sikres af medlemsstaterne under hensyntagen til de specifikke driftskrav til virksomhedsflåder, og som også bidrager til at nå de mål, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804[30]. Meddelelsen "Dekarbonisering af virksomhedsflåder"[31] indeholder flere eksempler på god praksis og effektive foranstaltninger, der kan indføres på nationalt plan for at øge andelen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder.
[30] Forordning (EU) 2023/1804.	[30] Forordning (EU) 2023/1804.
[31] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder	[31] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Dekarbonisering af virksomhedsflåder

(COM(2025) 96 final).

(COM(2025) 96 final).

Or. fr

Ændringsforslag 200
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Mens de samlede omkostninger ved ejerskab for batteridrevne elkøretøjer (BEV'er) i hele deres levetid er lavere end for køretøjer med forbrændingsmotor, hovedsagelig på grund af lavere vedligeholdelses- og brændstofomkostninger, er den højere købspris for nye elektriske køretøjer stadig en forhindring for visse europæiske forbrugere, navnlig lav- og mellemindkomsthusholdninger. EU's CO_2-normer i henhold til forordning (EU) 2019/631 fremlægger tilskyndelser for producenter til at markedsføre mindre og mere økonomisk overkommelige batteridrevne elkøretøjer i EU. Som følge heraf er den gennemsnitlige pris for batteridrevne elkøretøjer på tværs af alle segmenter faldet med 5 % i 2025[1a]. Opretholdelse af stærke og stabile lovgivningsrammer er afgørende for at sikre, at batteridrevne elkøretøjer kan nå prisparitet i forhold til forbrændingsmotorer i alle segmenter før 2030. I Kina har batteridrevne elkøretøjer allerede nået prisparitet i forhold til forbrændingsmotorer i næsten alle segmenter. Som supplement har nationale modeller for social leasing, navnlig dem, der er rettet mod lav- og mellemindkomsthusholdninger, vist sig at være effektive med hensyn til at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer og dermed mindske afhængigheden af fossile brændstoffer og

virkningen af prisudsving. Denne forordning bør derfor tilskynde medlemsstaterne til at etablere en lovgivningsmæssig ramme for social leasing, navnlig for lav- og mellemindkomsthusholdninger, sårbare transportbrugere og -arbejdstagere. Med henblik herpå opfordres medlemsstaterne til at gøre brug af tilgængelige EU-midler, navnlig Den Sociale Klimafond, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/955.

[1a] IEA, Global EV Outlook 2026.

Or. en

Ændringsforslag 201
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Mens præstationsnormerne for CO_2-emissioner som fastsat i forordning (EU) 2019/631 fokuserer på nye køretøjsregistreringer, finder omkring to tredjedele af alle bilsalg i EU sted på brugtmarkedet, som er den primære kanal, hvorigennem størstedelen af europæiske forbrugere, især lavindkomst- og mellemindkomsthusstande, får adgang til mobilitet. Dekarbonisering af vejtransport kan derfor ikke opnås gennem regulering af nye køretøjer alene. Det kræver politiske incitamenter til at fremskynde omstillingen af brugtmarkedet til nulemissionskøretøjer. Virksomhedsflåder udgør en unik mulighed i denne henseende, idet deres høje årlige kilometertal og korte opbevaringsperioder gør, at de hurtigere og i større mængder når brugtmarkedet end privatejede køretøjer. En udnyttelse af dette potentiale kræver politiske tiltag, der

aktivt støtter udbredelsen af brugte nulemissionskøretøjer på markedet, herunder via sociale leasingordninger, skattemæssige incitamenter og tilstrækkelige opladningsinfrastrukturer. Sådanne politikker vil skabe gensidigt forstærkende fordele: Støtte til store virksomheder i fornyelsen af deres flåder hen imod nulemission, samtidig med at ren mobilitet gøres tilgængelig og økonomisk overkommelig for et bredt flertal af europæiske forbrugere, hvilket bidrager til de overordnede mål om dekarbonisering i EU's transportsektor.

Or. en

Ændringsforslag 202
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Ømedlemsstater og øregioner står over for specifikke strukturelle og geografiske begrænsninger i omstillingen til nulemissionsmobilitet, herunder begrænset samkøringskapacitet på elområdet, højere transport- og køretøjsimportomkostninger, fragmenterede markeder, transportefterspørgsel relateret til sæsonbetinget turisme, begrænset arealtilgængelighed til udbredelse af opladningsinfrastruktur og afhængighed af maritim logistik. Disse begrænsninger kan påvirke tempo og omkostningseffektivitet for udbredelsen af virksomhedsflåder med nul- og lavemission. Medlemsstaterne bør derfor kunne anvende målrettede og afpassede foranstaltninger, der afspejler de specifikke kendetegn ved øområder, ved gennemførelsen af denne forordning og samtidig sikre den overordnede opfyldelse

af EU's klima- og transportmål.

Or. en

Ændringsforslag 203
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Den manglende tilgængelighed af opladningsinfrastruktur, navnlig uden for byområderne, står i vejen for gennemførelsen af en virksomhedsflåde med nulemission. Før fastsættelse af obligatoriske mål for medlemsstaterne for virksomhedsflåder med nul- og lavemission er det vigtigt at udvikle og integrere tilgængelig opladningsinfrastruktur for erhvervsflåder, f.eks. i industrizoner, logistikcentre og transportknudepunkter.

Or. en

Ændringsforslag 204
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Strategier for virksomhedsmobilitet bør bidrage til en bredere omstilling mod bæredygtige og delte mobilitetsløsninger og samtidig understøtte sociale leasingordninger rettet mod lavindkomst- og mellemindkomsthusstande, sårbare transportbrugere og selvstændige

erhvervsdrivende.

Or. en

Ændringsforslag 205
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Skønt dekarboniseringen af køretøjer i flåder stadig er en prioritet på tværs af virksomhedssektorer, er det aktuelle niveau af teknologiske krav til distributionsvogne for lægemidler i mange tilfælde endnu ikke teknologisk gennemførligt.

Or. en

Ændringsforslag 206
Daniel Attard

Forslag til forordning
Betragtning 15 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15b) For at lette udbredelsen af nulemissionskøretøjer hos virksomheder og flådeoperatører bør statsstøtteprocedurer fortsat være afstemte, forudsigelige og administrativt enkle, navnlig for mindre virksomheder og medlemsstater med begrænset administrativ kapacitet. Kommissionen bør sikre sammenhæng mellem denne forordning og gældende rammer for statsstøtte, herunder den fremtidige gruppefritagelsesforordning for transport.

Or. en

Ændringsforslag 207
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Udbredelsen af eldrevne lavemissionskøretøjer vil også øge efterspørgslen efter opladningsinfrastruktur, hvilket vil øge tætheden af opladningsnettet og dermed også medføre fordele for nulemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 208
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Udbredelsen af eldrevne lavemissionskøretøjer vil også øge efterspørgslen efter opladningsinfrastruktur, hvilket vil øge tætheden af opladningsnettet og dermed også medføre fordele for nulemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 209
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Udbredelsen af ***eldrevne lavemissionskøretøjer*** vil ***også*** øge ***efterspørgslen efter*** opladningsinfrastruktur***, hvilket vil øge tætheden af opladningsnettet og dermed også medføre fordele for nulemissionskøretøjer.***	(16) Udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** vil øge ***udnyttelsen og den økonomiske levedygtighed af*** opladningsinfrastruktur ***og støtte yderligere investeringer i opladningsnet, intelligent opladning og infrastruktur for tovejsopladning***.

Or. en

Ændringsforslag 210
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Udbredelsen af eldrevne lavemissionskøretøjer vil også øge efterspørgslen efter opladningsinfrastruktur, hvilket vil øge tætheden af opladningsnettet og dermed også medføre fordele for nulemissionskøretøjer.	(16) Udbredelsen af eldrevne lavemissionskøretøjer vil også øge efterspørgslen efter opladningsinfrastruktur, hvilket vil øge tætheden af opladningsnettet og dermed også medføre fordele for nulemissionskøretøjer. ***Udbredelsen af tilgængelig, økonomisk overkommelig og pålidelig opladningsinfrastruktur er stadig en forudsætning for den omfattende udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, herunder køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer (VEEF).***

Or. en

Ændringsforslag 211
Tiemo Wölken, François Kalfon
for S&D-Gruppen

Forslag til forordning

Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) I betragtning af det stigende behov for at levere fleksibilitet og regulerbar elforsyning til energisystemet og ud fra det faktum, at en væsentlig andel af virksomhedsflåder har en tendens til at følge regelmæssige og forudsigelige kørsels- og opladningsmønstre, bør denne forordning også fremme udbredelsen af intelligente teknologier til tovejsopladning blandt flåder og tilskynde medlemsstaterne til at etablere den nødvendige infrastruktur samt adgang til marked og data.

Or. en

Ændringsforslag 212
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Da firmabiler ofte følger forudsigelige og gentagne brugsmønstre bør dette direktiv fremme udbredelsen af intelligente teknologier til tovejsopladning blandt virksomhedsflåder.

Or. en

Begrundelse

Elektrificeringen af flåder bør udformes sammen med regler for energi, fleksibilitet og interoperabilitet og ikke blot behandles som en transportfil. Virksomhedsflåder kan fungere som systemaktiver, fordi deres forudsigelige brugsmønstre gør dem egnede til intelligent tovejsopladning. Direktivet kan fremskynde intelligent opladning og signalere støtte til tovejsopladning for interessenter.

Ændringsforslag 213

Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Da firmabiler ofte følger forudsigelige og gentagne brugsmønstre bør denne forordning fremme udbredelsen af intelligente teknologier til tovejsopladning blandt virksomhedsflåder.

Or. en

Ændringsforslag 214
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16b) Den intelligente tovejsopladning af elektriske køretøjer er også gavnlig for den omkostningseffektive systemintegration af ren elektricitet og for at optimere energiforbruget.

Or. en

Begrundelse

Fremskrivninger indikerer en massiv udvidelse af installeret kapacitet af vedvarende energi inden 2050 i Europa: over 1.000 GW fra landvindenergi, op til 450 GW fra havvindenergi og over 600 GW fra solenergi. Men elektrificering bliver kun vellykket, hvis vi gør det muligt, at denne stigende andel af produktion af vedvarende energi absorberes af elektrificerede anvendelser. For at maksimere elektrificering som den mest troværdige vej til robusthed og til lavere energiomkostninger skal politiske beslutningstagere derfor også indarbejde elementer af intelligent elektrificering i EU-lovgivningen for at undgå flere systemomkostninger og ineffektivitet.

Ændringsforslag 215
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16b) Den intelligente tovejsopladning af elektriske køretøjer er også gavnlig for den omkostningseffektive systemintegration af ren elektricitet og for at optimere energiforbruget.

Or. en

Ændringsforslag 216
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16c) I betragtning af teknologiens modenhed og dens positive indvirkning på de samlede omkostninger ved ejerskab bør intelligent opladning fremmes som standardmetoden til opladning.

Or. en

Ændringsforslag 217
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16c) Med henblik på at bevare og opretholde sikre forsyninger af lægemidler til hospitaler og apoteker i hele Europa kræves der en særlig dispensation for temperaturkontrollerede transportvogne, der er vigtige for sikker transport af lægemidler, vacciner og andre sundheds- og medicinprodukter.

Or. en

Ændringsforslag 218
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 16 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16d) Idet teknologier til intelligent tovejsopladning ikke altid anerkendes af flådeoperatører, bør medlemsstaterne anvende de nødvendige pædagogiske og finansielle ressourcer til at øge kendskabet til og støtte virksomheder i fornyelse af deres flåder med muligheder for intelligent tovejsopladning.

Or. en

Ændringsforslag 219
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere	***udgår***

tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

---

*[13] **F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.***

Or. en

Ændringsforslag 220
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle	(17) Den måde, hvorpå finansielle

støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne ***udnytte denne løftestang til fulde ved at yde*** finansiel støtte ***til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er*** nul- og lavemissionskøretøjer***. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.***

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne ***kunne anvende foranstaltninger til*** finansiel støtte ***for at lette udbredelsen af*** nul- og lavemissionskøretøjer ***og samtidig støtte konkurrenceevnen og modstandsdygtigheden i den europæiske bilindustris værdikæde.***

Or. en

Ændringsforslag 221
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang ***til fulde*** ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer***, udelukkende hvis de er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.***	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer***, der anvender vedvarende energi (batteridrevne elkøretøjer, pluginhybridkøretøjer, brændselscelledrevne elkøretøjer og køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer)***.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Begrundelse

Flådeoperatører bør have adgang til et bredt udvalg af teknologier til at tage højde for deres forskellige

anvendelsestilfælde og driftskrav. I denne sammenhæng er det afgørende at sikre lige vilkår og

teknologineutralitet omkring batteridrevne elkøretøjer (BEV), brændselscellekøretøjer og

andre alternative fremdriftsløsninger såsom VEEF.

Ændringsforslag 222
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, ***udelukkende hvis de*** er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[32]. Finansiel støtte, der ***kun*** gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer***, der*** er nul- og lavemissionskøretøjer***, som er "fremstillet i Den Europæiske Union"***. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[32]. Finansiel støtte, der gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og ***gradvist at*** bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. ***I lyset af de successive kriser, der har***

bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler ***og varevogne*** i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[32] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

påvirket adgangen til mobilitet for alle, har denne forordning ikke til formål, at tilbagebetaling af afgifter på brændstoffer, som medlemsstaterne kan indføre for bestemte erhvervsgrupper, skal betragtes som finansiel støtte, eller at forhindre ekstraordinære støtteforanstaltninger i perioder med kriser som den nuværende. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer. ***I betragtning af den økologiske og industrielle værdi af små elektriske køretøjer, der er "fremstillet i Den Europæiske Union", bør de drage fordel af en særskilt beregningsmetode, der fremmer deres indarbejdelse i virksomhedsflåder.***

[32] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. fr

Ændringsforslag 223

Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskørestøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. ***Med forordning (EU) 2023/1542 blev der indført krav vedrørende sundhedstilstanden af elektriske køretøjers batterier, da det er afgørende at levere forbrugerne forståelige og lettilgængelige oplysninger om sundhedstilstand uden ekstra omkostninger for at øge brugtmarkedets troværdighed.*** Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien ***og støtte udviklingen af brugtmarkedet***. Fremstilling af biler og

varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer***, og det kan ske ved at gennemføre en cirkulær tilgang i batteriværdikæden, herunder aktiviteter vedrørende reparation, genfremstilling, omdefinering og genanvendelse i EU. Tilgængeligheden af oplysninger om digitale batterier kan styrke gennemsigtighed, forbrugertillid og cirkularitet på brugtmarkedet for nulemissionskøretøjer.***

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Ændringsforslag 224
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er ***nul- og lavemissionskøretøjer***. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner ***nul- og lavemissionskøretøjer***, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er ***nulemissionskøretøjer***. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer.[13] ***Men i 2023 blev op til 42 mia. EUR af skatteydernes penge brugt til at subsidiere brugen af erhvervskøretøjer med høje***

sin energisikkerhed ***og*** bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskørestøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

emissioner i de fem største EU-lande alene[1a]. Finansiel støtte, der kun gavner ***nulemissionskøretøjer***, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed***,*** bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer ***og skærme virksomheder og senere også forbrugere, navnlig sårbare transportbrugere, mod høje og svingende priser på fossile brændstoffer***. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien ***og derved bevare attraktive industrielle job af høj kvalitet i Europa***. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[1a] Company car fossil fuel subsidies in Europe, ERM 2024.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Ændringsforslag 225
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, ***udelukkende hvis de*** er nul- og lavemissionskøretøjer. ***Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer.*** For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskørestøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, ***som*** er nul- og lavemissionskøretøjer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt

diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Begrundelse

Der er brug for en pragmatisk og realistisk tilgang for at sikre, at økonomiske operatører og lavindkomst- og mellemindkomsthusstande fortsat har adgang til prismæssigt overkommelig mobilitet, herunder hvis de stadig ikke ejer et nulemissionskøretøj eller lavemissionskøretøj.

Ændringsforslag 226
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[32]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er nul- og lavemissionskøretøjer. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[32]. Finansiel støtte, der kun gavner nul- og lavemissionskøretøjer, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til nulemissionskørestøjer i

virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler ***og varevogne*** i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[32] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[32] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. fr

Ændringsforslag 227
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er ***nul- og lavemissionskøretøjer***. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner ***nul- og lavemissionskøretøjer***, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til bilindustrien, samt fremme rene	(17) Den måde, hvorpå finansielle støtteforanstaltninger udformes, er ofte afgørende for valget af, hvilket erhvervskøretøj der skal købes. Uden at det berører nationale kompetencer, bør medlemsstaterne udnytte denne løftestang til fulde ved at yde finansiel støtte til erhvervskøretøjer, udelukkende hvis de er ***nulemissionskøretøjer***. Rådets konklusioner har gentagne gange understreget behovet for hurtigst muligt at udfase subsidier til fossile brændstoffer[13]. Finansiel støtte, der kun gavner ***nulemissionskøretøjer***, kan støtte Unionens bestræbelser på i et hurtigere tempo at øge sin energisikkerhed og bevæge sig væk fra import af fossile brændstoffer. For at støtte dekarboniseringen i centrale industrisektorer, der leverer til

teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskørestøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

bilindustrien, samt fremme rene teknologiprodukter og indenlandsk produktion af teknologier såsom batterier til elektriske køretøjer har Kommissionen i aftalen om ren industri bebudet et forslag til en retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering. Eftersom der kan ydes offentlig finansiel støtte til omstillingen til ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder i medlemsstaterne, er der potentiale for at anvende offentlig støtte til at styrke de indenlandske værdikæder i bilindustrien. Fremstilling af biler og varevogne i Den Europæiske Union kan bidrage til at skabe et stabilt pionermarked for europæiske leverandører, styrke EU-industriens konkurrenceevne, fastholde arbejdsstyrken og tiltrække nye investeringer i Unionens produktionskapacitet i disse sektorer.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

[13] F.eks. Rådets konklusioner om grønt diplomati af 18. marts 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Ændringsforslag 228
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den	***udgår***

Europæiske Union".

Or. en

Ændringsforslag 229
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 230
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse	***udgår***

af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. en

Begrundelse

Lovgivning, der primært har fokus på CO_2-reduktion, bør adskille sig klart fra betragtninger vedrørende handelspolitik. Udviskning af grænserne mellem klimamål og handelsrelaterede foranstaltninger risikerer at underminere den lovgivningsmæssige klarhed, forvride markedssignaler og svække effektiviteten på begge politiske områder.

Ændringsforslag 231
Urmas Paet

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 232
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) ***For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en*** metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	(18) ***Definitionen af og den relaterede*** metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union"***, bør fastsættes under forordningen, der etablerer en ramme af foranstaltninger til fremskyndelse af industriel kapacitet og dekarbonisering i strategiske sektorer ("retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering")***.

Or. en

Ændringsforslag 233
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør ***Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge*** en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil ***eller varevogn*** kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	(18) For at kunne tilpasse kravene til styrkelse af de nationale værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriproduktionen som bebudet i aftalen om ren industri bør ***Europa-Parlamentet og Rådet i fællesskab i overensstemmelse med det almindelige lovgivningsforslag vedtage en specifik lovgivningsmæssig retsakt, der fastlægger*** en metode til fastsættelse af kriterierne for, at en bil kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Denne retsakt bør navnlig fastsætte en minimumsandel på 60 % lokalt indhold for strategiske komponenter og udtrykkeligt udelukke producenter, der modtager statsstøtte fra tredjelande, som fordrejer konkurrencen på det indre marked.***

Or. fr

Ændringsforslag 234
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Den kommende delegerede retsakt, der fastsætter metoden, bør sikre, at køretøjer og dele og komponenter dertil, som produceres i EU, bør nyde godt af mærkningen "fremstillet i Den Europæiske Union" uden hensyntagen til den specifikke virksomheds ejerrettigheder.***

Or. en

Ændringsforslag 235
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i	(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i

aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Metoden bør også inddrage kriterier for bæredygtighed, cirkularitet og modstandsdygtighed i forsyningskæden for det elektriske køretøjs batterier.***
	Or. en

Ændringsforslag 236
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil ***eller varevogn*** kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	(18) For at være i stand til at tilpasse kravene om styrkelse af indenlandske værdikæder i bilindustrien til den kommende retsakt om fremskyndelse af industriel dekarbonisering som bebudet i aftalen om ren industri bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastlægge en metode til fastlæggelse af kriterierne for, at en bil ***eller varevogn*** kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union", ***hvilket er en enestående mulighed for at relancere den europæiske bilindustri og samtidig øge det reelle grønne bidrag fra lav- og nulemissionsmobilitet***.
	Or. fr

Ændringsforslag 237
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.	***udgår***

Ændringsforslag 238
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af ***denne forordning*** bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at ***påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål*** bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. ***Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge***	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af ***dette direktiv*** bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de ***vejledende*** nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at ***overvåge fremskridt med at nå målene i dette direktiv*** bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre.

forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Begrundelse

Med denne ændring rettes forvaltning og rapportering ind efter målenes vejledende karakter. Nationale planer og rapportering bør overvåge fremskridt mod direktivets mål og ikke dokumentere overholdelse af bindende forpligtelser. Regelmæssig rapportering giver et tilstrækkeligt grundlag for Kommissionens vurdering, mens yderligere revisionsmekanismer og målrevisioner fortsat bør være underlagt almindelige EU-procedurer.

Ændringsforslag 239
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national ***plan*** med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre ***for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget***. For at ***påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål*** bør hver medlemsstat ***årligt*** aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. ***Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er***	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat ***hvert andet år*** forelægge Kommissionen en national ***strategi*** med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre. For at ***overvåge fremskridt med at nå målene i denne forordning*** bør hver medlemsstat aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre.

relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Ændringsforslag 240
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at ***nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget***. For at ***påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål*** bør hver medlemsstat	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at ***støtte udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder***. For at ***vurdere***

årligt aflægge rapport til Kommissionen ***om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre***. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i ***2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder,*** under hensyntagen til ***den relevante*** markedsudvikling og ***teknologiske*** udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. ***Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.***

fremskridt bør hver medlemsstat aflægge rapport til Kommissionen ***om relevante data vedrørende store virksomheders registrering af køretøjer***, ***samtidig med at de administrative byrder for medlemsstater og økonomiske operatører minimeres***. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i ***2035*** under hensyntagen til markedsudvikling og ***teknologisk*** udvikling***, herunder udbredelse af infrastruktur, elpriser, industriel konkurrenceevne, prisoverkommelighed og tilgængeligheden af egnede køretøjsmodeller***. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter.

Or. en

Ændringsforslag 241
Li Andersson

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en

beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen ***om antallet af nye køretøjer, der er registreret*** af store virksomheder ***på dens område, og*** andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre*** relevante ***informationskilder såsom skattedatabaser og -registre***. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål ***og sikre effektiv udelukkelse af fysiske personer, mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder fra anvendelsesområdet*** bør hver medlemsstat ***registrere og*** aflægge rapport ***om specifikke datapunkter for hver ny registrering af et erhvervskøretøj. Denne overvågning bør omfatte detaljerede tekniske oplysninger for hvert køretøj, herunder typen af fremdriftssystem, CO2-emissioner og masse i køreklar stand som anført i overensstemmelsesattesten. Når registranten er en finansiel formidler, f.eks. en leasing- eller udlejningsvirksomhed, skal medlemsstaterne registrere slutbrugerens eller leasingtageren status for at skelne mellem store virksomheder, mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder og fysiske personer. Beregningen af overholdelsesmål bør udelukkende baseres på køretøjer, hvor både registranten og slutbrugeren er identificeret som store virksomheder.***

Medlemsstaterne bør årligt ***overføre disse oplysninger*** til Kommissionen ***senest den 28. februar i et standardiseret digitalt format. Kommissionen bør føre et offentligt tilgængeligt register med disse data og senest den 30. juni hvert år offentliggøre medlemsstaternes fremskridt, herunder det samlede antal registreringer*** af store virksomheder, andelen af ***nulemissionskøretøjer deri og udviklingen mod de nationale mål.***

For at sikre, at rapporteringsrammerne forbliver robuste og teknisk relevante***, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at ændre datakrav og parametre***.

Senest den 31. december 2027 og parallelt med revisionen af forordning (EU) 2019/1242 bør Kommissionen fremlægge et nyt lovgivningsforslag for Europa-Parlamentet og Rådet for at øge store virksomheders køb af nulemissionsfragt.

Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Ændringsforslag 242
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for	(19) For at gøre det muligt for

Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang ***i 2032*** og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang ***hvert andet år fra dens ikrafttræden*** og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling***, dvs. den økonomiske indvirkning på erhvervsflådesektoren samt udviklingen på markedet for brugte elektriske køretøjer***. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. ***Den bør lægge særlig vægt på udviklingen i markedsandelen og mængden af nul- og lavemissionskøretøjer, der importeres fra tredjelande, og vurdere risikoen for, at de mål og foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, vil begunstige import fra lande uden for Europa på bekostning af europæiske produktions- og værdikæder, og overveje eventuelle nødvendige tilpasninger for at bevare den europæiske bilsektors strategiske konkurrenceevne.*** Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne

forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. fr

Ændringsforslag 243
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning ***bør*** hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå ***de nationale mål, der er fastsat i bilaget***. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål ***bør*** hver medlemsstat ***årligt*** aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf***, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder,*** under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning ***opfordres*** hver medlemsstat ***til at*** forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå ***målene om nulemission***. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål ***kan*** hver medlemsstat ***hvert andet år*** aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør

udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter ***og medlemsstater*** med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Ændringsforslag 244
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat ***registrere og*** årligt aflægge rapport til Kommissionen om ***specifikke datapunkter for hver ny registrering af et erhvervskøretøj, herunder*** antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af ***nulemissionskøretøjer*** heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante

forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, ***vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling***. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger ***med henblik på*** gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør ***føre et offentligt tilgængeligt register med disse datapunkter og årligt rapportere om medlemsstaternes fremskridt. Desuden bør medlemsstaterne hvert andet år fra og med 2028 fremlægge ajourførte planer for, hvordan de agter at nå de mål, der er fastsat i denne forordning. Senest den 31. december 2027 bør Kommissionen parallelt med revisionen af CO2-normerne for tunge køretøjer overveje at indføre foranstaltninger til at stimulere udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer i EU. Kommissionen bør*** tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, ***udvide dens anvendelsesområde, navnlig til mellemstore virksomheder med store flåder af erhvervskøretøjer***. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt***, i hvilket omfang denne forordning har hjulpet producenter med at opfylde deres mål i henhold til forordning (EU) 2019/631, dens indvirkning på udviklingen af et prisoverkommeligt og konkurrencedygtigt brugtmarked for nulemissionskøretøjer***, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør ***indsamle videnskabelig dokumentation og, hvor det er nødvendigt,*** bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle ***yderligere*** oplysninger***, der er relevante for*** gennemgangen***,*** og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Ændringsforslag 245
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget***, herunder detaljerede overvågnings- og rapporteringsmetoder såsom foranstaltninger, der sikrer gennemsigtighed og troværdighed, på brugtmarkedet for nulemissionskøretøjer***. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge

målene og drøfte opfølgende initiativer.

forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer. ***Kommissionen bør vurdere behovet for harmoniserede EU-krav vedrørende vurdering, gennemsigtighed og verifikation af sundhedstilstanden af elektriske køretøjers batterier under hensyntagen til teknologiske udviklinger, forordning (EU) 2023/1542, relevant UNECE-arbejde og fremtidig EU-lovgivning om teknisk kontrol og køretøjsinspektion.***

Or. en

Ændringsforslag 246
Rosa Serrano Sierra

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget***, herunder en vurdering af opladningsinfrastruktur og netkapacitet ved de største transportknudepunkter, herunder lufthavne***. For at påvise overensstemmelse med de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter

forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til ***den relevante netrelaterede lovgivning, sikre overensstemmelse med mål for udbredelse af ladestandere og tankstationer i hele EU samt*** den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Ændringsforslag 247
Markus Ferber

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den	(19) For at gøre det muligt for Kommissionen på passende vis at overvåge og følge gennemførelsen af denne forordning bør hver medlemsstat forelægge Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den

planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise ***overensstemmelse med*** de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant, vedtage forslag til revision heraf***, herunder ved at fastsætte mål for efterfølgende perioder, under hensyntagen til den relevante markedsudvikling og teknologiske udvikling***. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.	planlægger at gennemføre for at nå de nationale mål, der er fastsat i bilaget. For at påvise ***afstemning i forhold til*** de nye registreringsmål bør hver medlemsstat årligt aflægge rapport til Kommissionen om antallet af nye køretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer heraf efter køretøjsklasse på grundlag af data fra deres køretøjsregistre eller andre relevante informationskilder såsom skattedatabaser og -registre. Kommissionen bør tage denne forordning op til fornyet gennemgang i 2032 og, hvor det er relevant vedtage forslag til revision heraf. Kommissionen bør i sin rapport om evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang det har påvirket de relevante sektorers konkurrenceevne. Denne gennemgang bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter. Kommissionen bør bruge forummet for bæredygtig transport til at indsamle oplysninger med henblik på gennemgangen og til at hjælpe interessenter og medlemsstater med at iværksætte foranstaltninger til at opfylde målene og drøfte opfølgende initiativer.

Or. en

Ændringsforslag 248
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(19a) I betragtning af mangfoldigheden af markedsstrukturer, infrastrukturens parathed, leasingmodeller, beskatningssystemer og driftsbetingelser i hele EU bør foranstaltninger rettet mod at fremskynde dekarbonisering af virksomhedsflåder ledsages af passende grundforudsætninger. Tilgængeligheden af offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur, tilstrækkelig netkapacitet, overkommelige energipriser, adgang til finansierings- og leasingløsninger, tilstrækkelig kapacitet for køretøjsproduktion og stabile restværdier er centrale faktorer for en vellykket, omkostningseffektiv og operationelt gennemførlig omstilling. Kommissionen bør støtte medlemsstaterne via vejledning, udveksling af bedste praksis og målrettede incitamenter under hensyntagen til særlige nationale forhold og samtidig opretholde konkurrenceevne og undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder.

Or. en

Begrundelse

Denne betragtning afspejler behovet for en fleksibel og afpasset ramme, der tager hensyn til forskellige nationale omstændigheder og støtter en pragmatisk omstilling mod renere virksomhedsflåder.

Ændringsforslag 249
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) Med henblik på at sikre gennemsigtighed og styrke forbrugerne bør oplysninger vedrørende sundhedstilstand gøres lettilgængelige for forbrugerne uden ekstra omkostninger, og de bør fremlægges som standard i det

indbyggede batteristyringssystem og i førerinformationssystemet i alle nye køretøjer. For eksisterende køretøjer bør producenter sikre, at data om sundhedstilstand gøres tilgængelige uden ekstra omkostninger via softwareopdateringer af batteristyringssystemet og af førerinformationssystemet, når det er teknisk muligt, som anført i artikel 38, stk. 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ophævelse af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 om ophævelse af direktiv 2006/66/EF.

Or. en

Begrundelse

Som nævnt i artikel 14 i forordning (EU) 2023/1542 bør oplysninger om batteriers sundhedstilstand og forventede levetid leveres af batteristyringssystemet i overensstemmelse med disse specifikke krav.

Ændringsforslag 250
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Målene med denne forordning, navnlig at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder og samtidig fremme konkurrenceevnen i Unionens bilsektor, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene på en måde, der sikrer tilstrækkelige og klare markedssignaler for flådeoperatører i hele EU, men kan på grund af sammenhængen med retlige instrumenter	***udgår***

på EU-plan vedrørende køretøjsfabrikanter bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Or. en

Ændringsforslag 251
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Målene med denne forordning, navnlig at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder og samtidig fremme konkurrenceevnen i Unionens bilsektor, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene på en måde, der sikrer tilstrækkelige og klare markedssignaler for flådeoperatører i hele EU, men kan på grund af sammenhængen med retlige instrumenter på EU-plan vedrørende køretøjsfabrikanter bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.	***udgår***

Or. en