Europa-Parlamentet
2024-2029

Udvalget om Miljø, Klima og Fødevaresikkerhed
Transport- og Turismeudvalget

2025/0421(COD)

23.6.2026

ÆNDRINGSFORSLAG
252 - 537

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

om rene erhvervskøretøjer

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

Ændringsforslag 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

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.	(20) Målene med denne forordning, navnlig at fremskynde udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** 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.

Or. en

Ændringsforslag 253
Li Andersson

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	(20) Målene med denne forordning, navnlig at fremskynde udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i virksomhedsflåder og samtidig fremme konkurrenceevnen i Unionens bilsektor, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene på

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.

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.

Or. en

Ændringsforslag 254
Merja Kyllönen

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	(20) Målene med denne forordning, navnlig at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i virksomhedsflåder ***og gøre nulemissionskøretøjer mere økonomisk overkommelige*** 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,

mål.	end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. ***Fremhæver desuden, at planlagte politiske foranstaltninger bør respektere nærhedsprincippet fuldt ud og give tilstrækkelig fleksibilitet med hensyn til nationale og lokale gennemførelsesvalg.***

Or. en

Begrundelse

Denne præcisering er nødvendig for at sikre, at selv om forordningen fastsætter fælles mål på EU-plan, bevarer medlemsstaterne tilstrækkelig fleksibilitet med hensyn til udformningen og gennemførelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige for at nå dem.

Ændringsforslag 255
Dario Tamburrano

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.	(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 ***og gøre nulemissionskøretøjer mere økonomisk overkommelige***.

Or. en

Ændringsforslag 256
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) I betragtning af de mange forskellige markedsstrukturer, infrastrukturparathed, leasingmodeller, beskatningssystemer og driftsforhold i EU bør dekarboniseringen af virksomhedsflåder primært støttes gennem fremmende foranstaltninger, vejledning, udveksling af bedste praksis og målrettede incitamenter, herunder offentligt tilgængelig lade- og optankningsinfrastruktur, netforstærkning og -kapacitet, overkommelige energipriser, tilstrækkelig produktionskapacitet for køretøjer, adgang til finansierings- og leasingløsninger og stabile restværdiforhold. I mangel af sådanne grundforudsætninger indebærer obligatoriske mål en risiko for at skabe uforholdsmæssigt store økonomiske og driftsmæssige forvridninger. I den forbindelse kan Kommissionens retningslinjer hjælpe medlemsstaterne med at udpege de mest omkostningseffektive og driftsmæssigt gennemførlige veje til renere virksomhedsflåder, samtidig med at konkurrenceevnen bevares, og uforholdsmæssigt store administrative byrder undgås.

Or. en

Begrundelse

Denne betragtning afspejler behovet for en fleksibel og forholdsmæssig ramme, der kan tage hensyn til forskellige nationale forhold og støtte en pragmatisk omstilling til renere virksomhedsflåder.

Ændringsforslag 257
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Foranstaltninger, der vedtages af medlemsstaterne, bør undgå at skabe de facto-købsforpligtelser for individuelle virksomheder, herunder gennem leasingkæder, underleverandørordninger eller licenskrav.

Or. en

Begrundelse

Omstillingen til renere virksomhedsflåder bør bevare erhvervsfriheden og undgå uforholdsmæssige direkte og indirekte forpligtelser for operatører.

Ændringsforslag 258
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 20 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20b) I overensstemmelse med principperne om bedre regulering og målene i konkurrenceevnekompasset bør EU's indsats inden for dekarbonisering af virksomhedsflåden mindske unødige administrative byrder, opretholde investeringssikkerhed og undgå uforholdsmæssigt store overholdelsesomkostninger for virksomheder, navnlig SMV'er.

Or. en

Begrundelse

Omstillingen til renere virksomhedsflåder bør fortsat være forenelig med EU's mål for konkurrenceevne og med behovet for at mindske uforholdsmæssigt store reguleringsmæssige og administrative byrder.

Ændringsforslag 259
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Betragtning 20 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20c) Foranstaltninger, der vedtages af medlemsstaterne i medfør af dette direktiv bør undgå at skabe de facto-købsforpligtelser, som pålægges individuelle virksomheder, herunder gennem leasingkæder, underleverandørordninger eller licenskrav.

Or. en

Begrundelse

Omstillingen til renere virksomhedsflåder bør bevare erhvervsfriheden og undgå uforholdsmæssige og indirekte forpligtelser for operatører.

Ændringsforslag 260
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store	***udgår***

virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.

Or. en

Ændringsforslag 261
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning ***fastlægges en ramme*** for at ***øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen***. ***Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat***. Denne forordning ***forhindrer*** ikke ***medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål***.	***I*** denne forordning ***fastsættes betingelserne*** for***,*** at ***medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger vedrørende erhvervskøretøjer***. ***Sådanne foranstaltninger skal være teknologiåbne, forholdsmæssige og livscyklusbaserede. Køretøjer må ikke klassificeres som rene eller lovmæssigt privilegerede alene på grund af fraværet af udstødningsemissioner. Det afgørende er en fuldstændig livscyklusvurdering, der omfatter produktion, udvinding af råstoffer, energi- eller brændstofforsyning, anvendelse, vedligeholdelse, genanvendelse og bortskaffelse***. Denne forordning ***må*** ikke ***anvendes på en sådan måde, at visse fremdriftsteknologier favoriseres eller stilles ringere uden en fuldstændig livscyklusvurdering***.

Or. de

Begrundelse

Forordningens genstand skal være teknologiåbenhed og livscyklusvurdering. En udstødningslogik alene er ikke tilstrækkelig.

Ændringsforslag 262
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. ***Der fastsættes mål for*** andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder ***i hver medlemsstat***. ***Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.***	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder køretøjer, der kører på bæredygtige kulstoffattige brændstoffer,*** i Unionen. ***Det kræver, at medlemsstaterne tilkendegiver nationale strategier, som støtter en gradvis stigning i*** andelen af ***sådanne køretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder ***på deres område***.

Or. en

Ændringsforslag 263
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
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme ***for at øge*** udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. ***Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. ***Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.***	Ved denne forordning fastlægges en ramme ***til at støtte*** udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer,*** i Unionen ***gennem nationale planer vedtaget af medlemsstaterne*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat.

Or. en

Ændringsforslag 264
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved ***denne forordning*** fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. ***Denne forordning*** forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved ***dette direktiv*** fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder køretøjer, der anvender bæredygtige kulstoffattige brændstoffer, som er disse brændstoffer er dem, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, og som opfylder kriterierne i artikel 29, 29a og 31 i nævnte direktiv og tilknyttede delegerede retsakter,*** i Unionen. Der fastsættes ***vejledende*** mål for ***den gradvise stigning i*** andelen af ***sådanne køretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. ***Dette direktiv*** forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.

Or. en

Begrundelse

Dette ændringsforslag tilpasser direktivets genstand til dets vejledende målstruktur og præciserer, at direktivet fastlægger en ramme for at tilskynde til en gradvis stigning i renere køretøjer i stedet for at pålægge bindende købsforpligtelser. Det præciserer desuden, at lavemissionskøretøjer på passende vis bør omfatte køretøjer, der kører på bæredygtige kulstoffattige brændstoffer, jf. EU's direktiv om vedvarende energi, i overensstemmelse med en teknologiåben tilgang og målet om en pragmatisk omstilling.

Ændringsforslag 265
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og	***Kommissionen udarbejder ikkebindende retningslinjer med henblik på at støtte***

lavemissionskøretøjer i Unionen***. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse*** mål.	udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen ***under hensyntagen til nationale forhold, infrastrukturens parathed, markedsforholdene og de driftsmæssige realiteter i medlemsstaterne. Disse retningslinjer bør støtte udvekslingen af bedste praksis og udpege fremmende foranstaltninger, herunder målrettede incitamenter, etablering af infrastruktur, netparathed, finansieringsløsninger og foranstaltninger til at støtte virksomheders konkurrenceevne, navnlig SMV'ers. Medlemsstaterne bør fortsat frit kunne vedtage nationale foranstaltninger og*** mål ***i overensstemmelse med deres respektive nationale forhold og politiske prioriteter***.

Or. en

Begrundelse

I betragtning af de store forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til infrastruktur, beskatning, leasingmodeller, økonomiske vilkår og driftsbehov vil en ikkebindende ramme baseret på Kommissionens retningslinjer, udveksling af bedste praksis og fremmende foranstaltninger være mere forholdsmæssig end bindende EU-lovgivning. Det vil i højere grad respektere nærhedsprincippet, proportionalitetsprincippet og princippet om bedre regulering og samtidig begrænse byrder og omkostninger, navnlig for SMV'er.

Ændringsforslag 266
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne	Ved denne forordning fastlægges en ***frivillig*** ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes ***frivillige*** mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. ***Den***

forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	***finder ikke anvendelse på SMV'er, jf. Kommissionens henstilling 2003/361/EF, leasingselskaber eller biludlejningsfirmaer.*** Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.

Or. en

Ændringsforslag 267
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. ***Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.***	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes ***ikkebindende*** mål for andelen af ***nye*** nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat.

Or. en

Begrundelse

Ifølge dokumentationen har incitamenter og investeringer i infrastruktur og ikke mål skubbet på EU's medlemsstater med den hurtigste udbredelse af elkøretøjer til erhverv. Dette forslag bør derfor fastsætte ambitiøse mål og samtidig tilskynde medlemsstaterne til at udarbejde foranstaltninger til at fremme udbredelsen af elkøretøjer i virksomheder og udbredelsen af elkøretøjer mere generelt.

Ændringsforslag 268
Markus Ferber

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. ***Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.***	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes ***ikkebindende*** mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. *(Dette ændringsforslag vedrører hele teksten. Hvis det vedtages, skal der foretages tilsvarende ændringer i hele teksten.)*

Or. en

Ændringsforslag 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål. ***Følgende grupper af køretøjer er fritaget fra denne forordnings anvendelsesområde og de mål, der er fastsat i artikel 3:*** ***a) køretøjer, der anvendes med henblik på at opretholde den offentlige sikkerhed og orden, opretholde eller genoprette nødvendige serviceydelser, som***

tilvejebringes af store virksomheder, herunder ved at yde øjeblikkelig bistand i naturlige eller menneskeskabte nødsituationer eller ved driftsforstyrrelser, herunder politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer, indsatskøretøjer eller brandslukningskøretøjer

b) køretøjer i klasse M1, der er særligt indrettet eller modificeret til at rumme en eller flere personer i kørestole ved kørsel på offentlige veje

c) køretøjer, der er konstrueret og bygget til bestemte opgaver eller arbejde, og som i kraft af deres konstruktion ikke er egnede til transport af personer eller varer, herunder køretøjer, der er tilpasset specielt til udførelse af nødvendige serviceydelser i offentlighedens interesse, navnlig i forbindelse med beskyttelse af kritisk infrastruktur

d) køretøjer, der er konstrueret og bygget til temperaturreguleret transport af livsnødvendige varer, som er relevante for at opretholde folkesundhed, sikkerhed eller orden, hvor fuld elektrificering ikke er teknologisk mulig.

Or. en

Begrundelse

På grundlag af udkastet til betænkning med yderligere kategorier af køretøjer, der skal fritages på grund af teknisk umulighed og relevansen af de serviceydelser, der skal tilvejebringes.

Ændringsforslag 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og

lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål. ***Denne forordning finder ikke anvendelse på firmabiler og -varevogne, der er særligt indrettet til nødberedskab, herunder køretøjer, der anvendes til hurtig genopretning og vedligeholdelse af kritiske energi-, el-, gas-, vand- eller telekommunikationsnet, hvis de driftsmæssige krav til sådanne serviceydelser ikke med rimelighed kan opfyldes af nul- eller lavemissionskøretøjsteknologier under hensyntagen til krav til tilgængelighed, svartid, nyttelast, pålidelighed og sikkerhed.***

Or. en

Begrundelse

Corporate cars and vans used for emergency response operations, including the urgent restoration and maintenance of critical energy, electricity, gas, water and telecommunications networks, should be exempted from the scope of this Regulation. These vehicles often operate during extreme weather events or outages in areas without access to electricity, where recharging is not possible. Current zero- and low-emission vehicle technologies cannot reliably meet the operational requirements of such services in terms of availability, response time, payload, reliability and safety. This is particularly the case for specialised vehicles such as aerial work platforms.

Consequently, these emergency response vehicles should be excluded from the calculation of the targets for the share of zero- and low-emission vehicles applicable from 2030 and 2035. Such an exemption would prevent disproportionate burdens on operators responsible for critical infrastructure and help ensure rapid emergency interventions and public safety.

Ændringsforslag 271
Urmas Paet

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål. ***Denne forordning finder ikke anvendelse på køretøjer, jf. artikel 2, stk. 2, og artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og i punkt 5.2-5.5 og punkt 5.7 i del A i bilag I til nævnte forordning.***

Or. en

Ændringsforslag 272
Luděk Niedermayer, Martine Kemp, Wouter Beke, Pascal Arimont, Liesbet Sommen

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1
Forslag til forordning COM(2025) 994 – 2025/0421(COD)
Artikel 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål. ***Køretøjer, der leases til fysiske personer eller mikrovirksomheder eller små eller***

mellemstore virksomheder, jf. artikel 2, nr. 8)-10), i denne forordning, er udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde og medregnes ikke ved opfyldelse af målene.

Or. en

Begrundelse

Den foreslåede ordlyd øger overensstemmelse med lovgivningens anvendelsesområde. Da køretøjer, som købes direkte af SMV'er eller privatpersoner, ikke er omfattet af forordningen, bør den samme undtagelse gælde, når sådanne køretøjer erhverves gennem leasingaftaler.

Ændringsforslag 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i Unionen ***og for at forbedre tilgængelighed og økonomisk overkommelighed af sådanne køretøjer på brugtmarkedet***. Der fastsættes mål for andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat***, og et særskilt mål for store virksomheders registrering af nye konventionelle cykler eller elcykler***. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.

Or. en

Ændringsforslag 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler ***og varevogne***, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.

Or. fr

Ændringsforslag 275
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.

Or. en

Begrundelse

While the CO_2 standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and

ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.

Ændringsforslag 276
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål. ***Fraværet af en automatisk økonomisk sanktion fritager ikke medlemsstaterne for deres forpligtelse til at gennemføre politikker, der gør det muligt at gøre fremskridt hen imod de mål, der er fastsat i forordningen.***

Or. fr

Ændringsforslag 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og	Ved denne forordning fastlægges en ramme for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen. Der fastsættes mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i forhold til den samlede mængde af nye firmabiler og

varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål.	varevogne, der registreres af store virksomheder i hver medlemsstat. Denne forordning forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastsætte mere ambitiøse mål. ***Ved at fremskynde fornyelsen af virksomhedsflåder til nulemissionskøretøjer har denne forordning også til formål at øge tilgængelighed og økonomisk overkommelighed af nulemissionskøretøjer på brugtmarkedet og dermed forbedre adgang til ren mobilitet for arbejdstagere, selvstændige og lav- og mellemindkomsthusstande.***
	Or. en

Ændringsforslag 278
Markus Ferber

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Denne forordning finder ikke anvendelse på:
	a) køretøjer, der er registreret hos et leasing-, afbetalingskøbs-, korttidsleje- eller forbrugerfinansieringsselskab
	b) køretøjer, jf. artikel 2, stk. 2, litra a), b) og c), og artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/858
	c) motorkøretøjer monteret med særligt udstyr eller pålæssede maskiner til brug inden for infrastrukturforvaltning, og som ikke er beregnet til befordring af passagerer ud over eget personale
	d) motorkøretøjer, der er fremstillet og bygget til befordring af bevægelseshæmmede personer, og som kræver brug af en kørestol eller en handicapscooter
	e) motorkøretøjer, der anvendes af udbydere af nødvendige offentlige

serviceydelser såsom operatører af offentlig transport til beskyttelse og vedligeholdelse af infrastruktur og tilknyttede tjenester, herunder hurtig reaktion på hændelser

f) køretøjer, der er registreret af en køretøjsfabrikant med henblik på bl.a. forskning, udvikling, prøvning, validering, demonstration, præserie- eller typegodkendelse, forudsat at sådanne køretøjer ikke anvendes som almindelige firmabiler eller som en del af fabrikantens almindelige firmaflåde.

Or. en

Ændringsforslag 279
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Denne forordning finder ikke anvendelse på:
	a) køretøjer, der anvendes med henblik på at opretholde offentlig sikkerhed og orden, opretholde eller genoprette nødvendige serviceydelser, der leveres af store virksomheder, herunder ved at sørge for sikker og uafbrudt forsyning af lægemidler til hospitaler og apoteker og/eller at yde øjeblikkelig bistand i naturlige eller menneskeskabte nødsituationer eller ved driftsforstyrrelser, som f.eks. politikøretøjer, ambulancer, civilbeskyttelses- og redningskøretøjer, indsatskøretøjer eller brandslukningskøretøjer
	b) specialtilpassede temperaturregulerede varevogne, som er nødvendige for at opnå sikker og kontinuerlig distribution af temperaturkontrollerede lægemidler til levering.

Or. en

Begrundelse

For nogle brugerprofiler, navnlig dem, hvor opretholdelse af offentlig orden, kommunale tilbud og beredskabs-, folkesundheds- og civilbeskyttelsesopgaver er påkrævet, er nul- og lavemissionskøretøjer endnu ikke hensigtsmæssige valg. Virksomheden har hidtil ikke haft batterikapacitet til rådighed til at muliggøre den nødvendige temperaturregulering eller tilstrækkelig køling på et elkøretøj. Denne problemstilling kompliceres yderligere, når der er behov for leverancer i ekstremt varmt/koldt vejr.

Ændringsforslag 280
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 1a
	Fritagelse
	Forordningen finder ikke anvendelse på følgende grupper af køretøjer:
	a) køretøjer, jf. artikel 2, stk. 2, og artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, og punkt 5.2-5.5 og punkt 5.7 i del A i bilag I til nævnte forordning
	b) køretøjer, jf. bilag I, del A, punkt 5.5, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858
	c) køretøjer, jf. artikel 2, stk. 3, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858
	d) køretøjer, der er registreret af operatører af korttidsudlejning, samt køretøjer, der er registreret hos et leasing-, afbetalingskøbs-, udlejnings- eller forbrugerfinansieringsselskab.

Or. en

Ændringsforslag 281
Nina Carberry, Seán Kelly

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Køretøjer, der er registreret af eller på vegne af en virksomhed med det hovedformål at stille dem til rådighed for tredjeparter uden fører på korttidslejekontrakter på højst 30 på hinanden følgende dage, tages ikke i betragtning med henblik på målene i artikel 3.

Or. en

Ændringsforslag 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) "nyt køretøj": et køretøj, der registreres i Unionen for første gang	***2)*** "nyt køretøj": et køretøj, der registreres i Unionen for første gang***, og som er konstrueret og samlet på EU's område, og hvor mindst 60 % af værdien af dets strategiske komponenter (motor, batteri, elektronik) er produceret i Unionen, eller hvis CO_2-fodaftryk i forbindelse med dets fremstilling og transport overholder de strenge miljøtærskler, der er fastsat af registreringsmedlemsstaten. Udstillings- og demonstrationskøretøjer i bildistributionsnet er ikke omfattet af denne definition***

Or. fr

Begrundelse

Det er mere end nogensinde vores pligt at beskytte den europæiske bilindustri. Vi skal bekæmpe illoyal konkurrence (samlefabrikker, lavprisimport) og sikre de tusindvis af arbejdspladser, som denne industri repræsenterer. For importerede køretøjer har vi ladet os inspirere af den franske Score Carbon. Derudover fritager vi test- og demonstrationskøretøjer fra begrænsningerne for nye køretøjer og undgår dermed at straffe koncessioner i deres daglige aktivitet.

Ændringsforslag 283
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) "nyt køretøj": et køretøj, der registreres ***i Unionen*** for første gang	***2)*** "nyt køretøj": et køretøj, der registreres for første gang

Or. fr

Ændringsforslag 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) "varevogn": et køretøj i klasse N1 som fastsat i artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858	***udgår***

Or. fr

Begrundelse

Vi opfordrer til, at varevogne udelukkes fra denne tekst. Ligesom tunge godskøretøjer står disse køretøjer over for alvorlige driftsmæssige begrænsninger og et alvorligt underskud i opladningsinfrastrukturen. At påtvinge en tvungen elektrificering af denne flåde ville på urimelig vis straffe et stort flertal af fagfolk, herunder leveringschauffører, SMV'er, håndværkere, handlende og industrielle underleverandører.

Ændringsforslag 285
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) "varevogn": et køretøj i klasse N1 som fastsat i artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 286
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) "erhvervskøretøj": et køretøj, der er registreret af en juridisk enhed	***5)*** "erhvervskøretøj": et køretøj, der er registreret af en juridisk enhed***, med undtagelse af dem, der er opført i denne forordnings artikel 1a***

Or. en

Ændringsforslag 287
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) ***"***erhvervskøretøj": et køretøj, der er	***5)*** erhvervskøretøj": et køretøj, der er

registreret af en juridisk enhed	registreret af en juridisk enhed***, med undtagelse af køretøjer, der er registreret hos et leasing-, afbetalingskøbs-, korttidsudlejnings- eller forbrugerfinansieringsselskab***

Or. en

Begrundelse

Den måde, hvorpå lovgivningen er udarbejdet, påvirker langt de fleste SMV'er og i mange tilfælde forbrugere, som benytter anvender leasing-, udlejnings- eller forbrugerfinansieringsselskaber til at opfylde deres mobilitetsbehov.

Ændringsforslag 288
Cynthia Ní Mhurchú

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) "erhvervskøretøj": et køretøj, der er registreret af en juridisk enhed	***5)*** "erhvervskøretøj": et køretøj, der er registreret af en juridisk enhed***, primært med undtagelse af køretøjer, der er registreret med henblik på korttidsudlejning af køretøjer***

Or. en

Begrundelse

Biludlejningsfirmaer tilbyder en bred vifte af køretøjstyper til kunder, hvoraf mange er turister i et tredjeland. Disse kunder skal kunne afgøre, hvad de lejer, og efterspørgslen efter elkøretøjer er i øjeblikket meget lav i denne gruppe. Et skift, hvor kunder i stedet vælger nulemissionskøretøjer, kræver, at mangler i grundforudsætningerne, bl.a. tilgængelig ladeinfrastruktur (navnlig i lufthavne) og incitamenter til at håndtere de samlede ejeromkostninger og kravene på brugtmarkedet, afhjælpes, inden lovgivningens anvendelsesområde udvides til at omfatte udlejning.

Ændringsforslag 289
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) "erhvervskøretøj": et køretøj, der er registreret af en juridisk enhed	***5)*** "erhvervskøretøj": et køretøj, der er registreret af en juridisk enhed***, med undtagelse af køretøjer til korttidsudlejning***

Or. fr

Ændringsforslag 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]	***6)*** "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631] ***eller et køretøj, der udelukkende kører på $C0_2$-neutrale brændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer***

Or. fr

Begrundelse

At gennemtvinge fuld elektrificering vil være den franske termiske og hybride sektors død.

Ændringsforslag 291
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": ***et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]***	***6)*** "nulemissionskøretøj": ***en personbil eller et let erhvervskøretøj, der enten har udstødningsemissioner på 0 g CO_2/km, som fastsat i overensstemmelse med den gældende EU-typegodkendelsesprocedure eller udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer***

Or. en

Ændringsforslag 292
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]	***6)*** "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]***. Det omfatter også "køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer"***

Or. en

Ændringsforslag 293
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]	***6)*** "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj***, herunder køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer,*** som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i

[forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]

Or. en

Begrundelse

Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with 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 294
Katri Kulmuni

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]	***6)*** "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj***, herunder køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer,*** som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]

Or. en

Begrundelse

Køretøjer med en forbrændingsmotor, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, kræver en klar og robust definition af sådanne brændstoffer. Her medtages alle bæredygtige brændstoffer, som opfylder kriterierne for reducering af drivhusgasudledning og bæredygtighed i direktivet om vedvarende energi.

Ændringsforslag 295
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": et nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]	***6) "køretøjer, der kører på vedvarende energi": batteridrevne elkøretøjer, pluginhybridbiler, brændselscellekøretøjer og køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer***

Or. en

Begrundelse

Henvisningerne til "nulemissionskøretøjer" og "nul- og lavemissionskøretøjer" i forordning (EU) 2019/631 bør udgå. Disse definitioner er for snævre og omfatter ikke køretøjer, som kører på vedvarende energi. Indførelsen af "køretøjer, der kører på vedvarende energi" tilvejebringer en mere inklusiv, teknologineutral ramme, som anerkender yderligere dekarboniseringsløsninger. Dette afspejler de teknologiske fremskridt, øger robusthed gennem forskellige vedvarende energikilder og mindsker afhængigheden af kritiske råstoffer.

Ændringsforslag 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) "nulemissionskøretøj": et ***nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra n), i [forslag til revision af forordning (EU) 2019/631]***	***6)*** "nulemissionskøretøj": et ***batteridrevet køretøj i klasse M_1 eller N_1 med udstødningsemissioner på 0 g CO_2/km, som fastsat i overensstemmelse med den gældende EU-typegodkendelsesprocedure***

Or. en

Ændringsforslag 297
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6a) "sundhedstilstand": sundhedstilstand, jf. artikel 3, nr. 28), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF

Or. en

(Se formuleringen i artikel 3, stk. 1, nr. (28), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF)

Begrundelse

Brugte biler bør leveres med tilgængelige og gratis oplysninger om sundhedstilstanden for at fremme større tillid til både salgs- og købstransaktioner. Gennemsigtighed og tilgængelige data er afgørende for forbrugernes troværdighed. Uden klare og verificerbare oplysninger om batteriers sundhed er købere fortsat tilbageholdende med at komme ind på dette marked.

Ændringsforslag 298
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6a) "støtteberettigede brændstoffer": alle brændstoffer, jf. direktiv (EU) 2018/2001, som opfylder bæredygtighedskriterierne i nævnte direktiv

Or. en

Ændringsforslag 299

Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6a) "mikrovirksomhed": en mikrovirksomhed, jf. artikel 3, stk. 1, i direktiv 2013/34/EU

Or. en

Ændringsforslag 300
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6b) "elkøretøjsbatteri": et elkøretøjsbatteri, jf. artikel 3, nr. 14), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF

Or. en

(Se formuleringen i artikel 3, stk. 1, nr. (14), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF.)

Begrundelse

En præcis kategorisering af "elkøretøjsbatterier", hvor der skelnes mellem personbiler, tung transport og ændring af anvendelse til stationær lagring eller andre anvendelser, er en forudsætning for at matche forordningerne med de individuelle karakteristika i hvert anvendelsestilfælde.

Ændringsforslag 301
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6b) "lille virksomhed": en lille virksomhed, jf. artikel 3, stk. 2, i direktiv 2013/34/EF

Or. en

Ændringsforslag 302
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6c) "mellemstor virksomhed": en mellemstor virksomhed, jf. artikel 3, stk. 3, i direktiv 2013/34/EU

Or. en

Ændringsforslag 303
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6d) "intelligent opladning": en ladeaktivitet, hvor intensiteten af den elektricitet, som batteriet forsynes med, justeres i realtid baseret på oplysninger, som modtages via elektronisk kommunikation

Or. en

Ændringsforslag 304

Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6 e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6e) "tovejsopladning": en intelligent ladeaktivitet, hvor retningen af elektricitetsstrømmen kan vendes, så elektriciteten strømmer fra batteriet til det ladepunkt, som det er tilsluttet

Or. en

Ændringsforslag 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 306
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	***udgår***

Or. en

Begrundelse

Pluginhybridkøretøjer bør ikke gives incitamenter og bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.

Ændringsforslag 307
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 308
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 309
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul-	***7)*** "nul- og lavemissionskøretøj": et

og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	nul- og lavemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631***, herunder køretøjer, der kører på bæredygtige kulstoffattige brændstoffer, som opfylder bæredygtighedskriterierne og kriterierne for drivhusgasemissionsbesparelse i direktiv (EU) 2018/2001, og som tilvejebringer store reduceringer af drivhusgasudledning***

Or. en

Ændringsforslag 310
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	***7)*** "nul- og lavemissionskøretøj": et nul- og lavemissionskøretøj som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631***, herunder køretøjer, der kører på bæredygtige kulstoffattige brændstoffer, jf. direktiv (EU) 2018/2001, som opfylder kriterierne i artikel 29, 29a og 31 i nævnte direktiv og tilknyttede delegerede retsakter, brændstoffer, der opfylder bæredygtighedskriterierne og kriterierne for besparelse af drivhusgasemissioner i direktiv (EU) 2018/2001, og som tilvejebringer store reduceringer af drivhusgasudledning***

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag præciseres, at begrebet lavemissionskøretøjer også bør omfatte køretøjer, som kører på bæredygtige kulstoffattige brændstoffer, der opfylder EU's fastsatte bæredygtighedskriterier og tilvejebringer store reduceringer af drivhusgasudledning og dermed støtter en teknologiåben og sammenhængende tilgang til dekarbonisering.

Ændringsforslag 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": ***"nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m),*** i forordning (EU) 2019/631	***7)*** "nul- og lavemissionskøretøj": et køretøj***, der opfylder kriterierne*** i forordning (EU) 2019/631***, eller et køretøj, der er udstyret med en højtydende hybriddrivlinje, eller som udelukkende kører på $C0_2$-neutrale brændstoffer (avancerede biobrændstoffer eller syntetiske brændstoffer)***

Or. fr

Ændringsforslag 312
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631	***7)*** "nul- og lavemissionskøretøj": "nul- og lavemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, stk. 1, litra m), i forordning (EU) 2019/631***. Det omfatter også "køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer"***

Or. en

Ændringsforslag 313
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
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) "stor virksomhed": en ***stor*** virksomhed som defineret i artikel ***3, stk. 4,*** i direktiv ***2013/34/EU***.	***8)*** "stor virksomhed": en virksomhed som defineret i artikel ***2, stk. 1, litra a),*** i direktiv ***2024/1760/EU***.

Or. en

Ændringsforslag 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) "stor virksomhed": en stor virksomhed ***som defineret i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2013/34/EU***.	***8)*** "stor virksomhed": en stor virksomhed ***med mere end 500 ansatte og en årlig omsætning på over 100 mio. EUR***.

Or. fr

Begrundelse

Det er vigtigt at beskytte de mellemstore virksomheder, der er en del af vores kulturarv, og som udgør kernen i den franske industri, mod det europæiske bureaukrati. Vi foreslår derfor at forhøje anvendelsestærsklerne, så disse krav kun gælder for multinationale selskaber og store koncerner.

Ændringsforslag 315
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
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) "stor virksomhed": en ***stor*** virksomhed ***som defineret i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2013/34/EU***.	***8)*** "stor virksomhed": en virksomhed ***med en flåde på 100 køretøjer eller derover***.

Or. fr

Ændringsforslag 316
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) "stor virksomhed": en stor virksomhed som defineret i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2013/34/EU.	***8)*** "stor virksomhed": en stor virksomhed som defineret i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2013/34/EU***, hvis den har opfyldt disse kriterier i mindst to på hinanden følgende regnskabsår forud for den relevante registrerings- og indberetningspligt for køretøjer i henhold til dette direktiv***.

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag opnås retssikkerhed, og der undgås uforholdsmæssige konsekvenser for virksomheder, der befinder sig omkring størrelsestærsklerne. Det bringer anvendelsen af dette direktiv i overensstemmelse med det stabilitetsprincip, der i forvejen er forankret i direktiv 2013/34/EU, i henhold til hvilket ændringer i størrelseskategori først får virkning efter to på hinanden følgende regnskabsår, hvilket forhindrer, at virksomheder på grænsen bliver omfattet uforudsigeligt af registrerings- og rapporteringsforpligtelser.

Ændringsforslag 317
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) "stor virksomhed": en stor virksomhed som defineret i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2013/34/EU.	***8)*** "stor virksomhed": en stor virksomhed som defineret i artikel 3, stk. 4, i direktiv 2013/34/EU***, hvis den har opfyldt disse kriterier i mindst to på hinanden følgende regnskabsår forud for den relevante registreringspligt for køretøjer***.

Or. en

Ændringsforslag 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) "almindelig cykel eller elcykel": enten et menneskedrevet vejkøretøj eller et menneskedrevet vejkøretøj udstyret med en batteripakke, der er konstrueret og bygget i overensstemmelse med standard EN 15194.

Or. en

Ændringsforslag 319
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) Finansiel støtte henviser til direkte tilskud, bonusser, subsidier, subsidierede lån, offentligt finansierede tilskud til køb eller leasing samt særlige skattefordele, der specifikt ydes for at fremme visse køretøjsteknologier. Finansiel støtte omfatter ikke normal beskatning af overskud, regelmæssig afskrivning af driftsaktiver, fradrag af driftsudgifter, leasingudgifter, lejeomkostninger, vedligeholdelses-, reparations-, forsikrings-, brændstof- eller energiomkostninger eller andre generelle skatteordninger, der gælder uanset et målrettet teknologisk incitament.

Or. de

Ændringsforslag 320
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) "økonomisk støtte": enhver form for direkte støtte eller tilskud, der ydes af en offentlig myndighed eller af en privat virksomhed, når sådan privat støtte reguleres af en offentlig myndighed, til en virksomhed eller en slutbruger med henblik på at tilskynde til anskaffelse af erhvervskøretøjer, som kører på vedvarende brændstoffer eller vedvarende energi. Økonomisk støtte omfatter ikke direkte eller indirekte skatteforanstaltninger.

Or. en

Begrundelse

Forslaget fastsætter krav til økonomisk støtte i artikel 4 uden yderligere definition af, hvad der betragtes som økonomisk støtte, og af hensyn til juridisk klarhed er der behov for en definition.

Ændringsforslag 321
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
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) "økonomisk støtte": enhver skattemæssig, økonomisk eller reguleringsmæssig foranstaltning vedtaget af en offentlig myndighed, som direkte eller indirekte reducerer de omkostninger, der er forbundet med

anskaffelse eller brug af et køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 322
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) "intelligent opladning": en ladeaktivitet, hvor intensiteten af den elektricitet, som batteriet forsynes med, justeres i realtid baseret på oplysninger, som modtages via elektronisk kommunikation.

Or. en

Begrundelse

For at opnå sammenhæng med definitionerne i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR) og direktivet om vedvarende energi (RED).

Ændringsforslag 323
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) Artikel 2, stk. 8a – NYT ***"støtteberettigede brændstoffer": alle brændstoffer, jf. direktiv (EU) 2018/2001, som opfylder kriterierne i artikel 29 og 29a i nævnte direktiv og tilknyttede delegerede retsakter. Disse brændstoffer omfatter vedvarende og/eller syntetiske brændstoffer såsom biobrændstoffer, biogas, biomassebrændstof, vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af***

biologisk oprindelse, eller genanvendt kulstofbrændsel.

Or. en

Begrundelse

Køretøjer med en forbrændingsmotor, der udelukkende kører på støtteberettigede, kræver en klar og robust definition af brændstoffer. Formålet med ændringsforslaget er at præcisere, at alle bæredygtige brændstoffer, som opfylder kriterierne for reducering af drivhusgasudledning og bæredygtighed i direktivet om vedvarende energi. Med præciseringen undgås selektive eller restriktive fortolkninger af støtteberettigede brændstoffer, samtidig med at EU's skrappe miljøbeskyttelsesforanstaltninger opretholdes.

Ændringsforslag 324
Katri Kulmuni

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) "støtteberettigede brændstoffer": alle brændstoffer, jf. direktiv (EU) 2018/2001, som opfylder kriterierne i artikel 29 og 29a i nævnte direktiv og tilknyttede delegerede retsakter. Disse brændstoffer omfatter vedvarende og/eller syntetiske brændstoffer såsom biobrændstoffer, biogas, biomassebrændstof, vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, eller genanvendt kulstofbrændsel.

Or. en

Begrundelse

Køretøjer med en forbrændingsmotor, der udelukkende kører på støtteberettigede, kræver en klar og robust definition af brændstoffer. Med præciseringen undgås selektive eller restriktive fortolkninger af støtteberettigede brændstoffer, samtidig med at EU's skrappe miljøbeskyttelsesforanstaltninger opretholdes.

Ændringsforslag 325

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

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a) "korttidsudlejningsfirmaer": virksomheder, der udlejer køretøjer til privatpersoner (hovedsagelig til turismeformål) og virksomheder (logistik og mobilitet) med en ihændehaverperiode på under et år. Denne kategori er udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde.

Or. fr

Ændringsforslag 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8b) "økonomisk støtte": enhver foranstaltning, hvad enten den er skattemæssig, økonomisk, reguleringsmæssig eller skattelignende, der vedtages af en offentlig myndighed eller på dennes initiativ, og som direkte eller indirekte mindsker de omkostninger, der er forbundet med køb, leasing, kort- og langtidsudlejning og leje, forsikring og drift af køretøjer, samt foranstaltninger til mindskning af omkostningerne ved opladning eller optankning af køretøjer, herunder, men ikke begrænset til:
	i) skattemæssige fordele for enkeltpersoner eller juridiske enheder såsom fritagelser, lempelser, fradrag, rabatter, kreditter, tilbagebetalinger og udsættelser, herunder fra punktafgifter på

brændstoffer

ii) gunstige afskrivningsregler for juridiske enheder

iii) direkte økonomiske incitamenter ydet af offentlige myndigheder, herunder tilskud, subsidier, bonusser, erstatningsordninger og driftsmæssige støttebetalinger

iv) lovgivningsmæssige eller skattelignende fordele, herunder nedsatte eller fritagne registreringsgebyrer og -afgifter

v) rabatter på eller fritagelser fra vejafgifter, trængselsafgifter, afgifter for eksterne omkostninger, infrastrukturafgifter og brugsafgifter, jf. direktiv 1999/62/EF

vi) fordelagtige finansieringsvilkår, herunder lån på lempelige vilkår, offentligt subsidierede rentesatser, der ligger under markedsrenten, offentlige garantier, risikodelingsordninger støttet af offentlige myndigheder eller lignende mekanismer, der har til formål at forbedre adgangen til kapital

vii) enhver anden skattemæssig, økonomisk eller skattelignende fordel med tilsvarende virkning, uanset form, kilde eller regnskabsmæssig behandling.

Or. en

Ændringsforslag 327
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8b) "fremstillet i Den Europæiske Union": et produkt eller en komponent anses kun for at have oprindelse i

Unionen, hvis det/den kumulativt opfylder begge følgende betingelser:

a) Det har undergået sin sidste væsentlige forarbejdning i Unionen, jf. artikel 60 i forordning (EU) nr. 952/2013.

b) EU-merværdien skal udgøre mindst 60 % af prisen ab fabrik beregnet i overensstemmelse med definitionen i artikel 3, nr. 42), i denne forordning.

Operationer, der består i mindre behandling som defineret i artikel 3, nr. 44), er ikke tilstrækkelige til at give EU-oprindelse i henhold til denne forordning, uanset deres bidrag til EU-merværdien. Som en undtagelse, og uden at det berører den restriktive karakter af stk. , ligestilles produkter, komponenter og råvarer med oprindelse i de oversøiske lande og territorier, der er knyttet til en medlemsstat, jf. bilag II til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets afgørelse (EU) 2021/1764 om de oversøiske landes og territoriers associering med Den Europæiske Union, med et EU-oprindelsesindhold.

Or. fr

Ændringsforslag 328
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8b) "tovejsopladning": en intelligent ladeaktivitet, hvor retningen af elektricitetsstrømmen kan vendes, så elektriciteten strømmer fra batteriet til det ladepunkt, som det er tilsluttet.

Or. en

Begrundelse

For at opnå sammenhæng med definitionerne i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR) og direktivet om vedvarende energi (RED).

Ændringsforslag 329
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Finansiel støtte henviser til direkte tilskud, bonusser, subsidier, subsidierede lån, offentligt finansierede tilskud til køb eller leasing samt særlige skattefordele, der specifikt ydes for at fremme visse køretøjsteknologier. Finansiel støtte omfatter ikke normal beskatning af overskud, regelmæssig afskrivning af driftsaktiver, fradrag af driftsudgifter, leasingudgifter, lejeomkostninger, vedligeholdelses-, reparations-, forsikrings-, brændstof- eller energiomkostninger eller andre generelle skatteordninger, der gælder uanset et målrettet teknologisk incitament.

Or. de

Begrundelse

Begrebet "finansiel støtte" skal klart adskilles fra den normale skattemæssige behandling. Afskrivning, driftsudgifter, leasingomkostninger, vedligeholdelses-, forsikrings- og brændstofomkostninger behandles ikke som forbudt støtte. Desuden må artikel 4 ikke finde anvendelse tidligere end selve målværdierne. Væsentlige industripolitiske kriterier må ikke fastsættes udelukkende ved hjælp af delegerede retsakter.

Ændringsforslag 330
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 3	***udgår***
Mål for andelen af nul- og lavemissionsvejkøretøjer	
1. Medlemsstaterne sikrer fra den 1. januar 2030, at:	
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	

c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. en

Ændringsforslag 331
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 3	***udgår***
Mål for andelen af nul- og lavemissionsvejkøretøjer	
1. Medlemsstaterne sikrer fra den 1. januar 2030, at:	
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål	

for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:

a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. en

Ændringsforslag 332
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Artikel 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 3	***udgår***
Mål for andelen af nul- og lavemissionsvejkøretøjer	
1. Medlemsstaterne sikrer fra den 1. januar 2030, at:	
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det	

samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:

a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. en

Begrundelse

Forordningen bør ikke omfatte obligatoriske mål for medlemsstaterne.

Ændringsforslag 333
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 3 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Mål for andelen af ***nul- og lavemissionsvejkøretøjer***	Mål for andelen af ***køretøjer, der kører på vedvarende energi (batteridrevne elkøretøjer, pluginhybridkøretøjer, elkøretøjer, der kører på brændselsceller (brintbiler), og køretøjer, der udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer)***

Or. en

Ændringsforslag 334
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 3 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Mål for andelen af ***nul- og lavemissionsvejkøretøjer***	Mål for andelen af ***nulmissionskøretøjer til erhverv***

Or. en

Ændringsforslag 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 3 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Mål for andelen af ***nul- og lavemissionsvejkøretøjer***	Mål for andelen af ***nulmissionskøretøjer til erhverv***

Or. en

Ændringsforslag 336
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne sikrer fra den 1. januar 2030, at:	***udgår***
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	

Or. en

Ændringsforslag 337
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne sikrer fra den 1. januar 2030, at:	***udgår***
a) den kombinerede andel af nul- og	

lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 338
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne ***sikrer fra den 1. januar 2030, at***:	1. ***I overensstemmelse med målene i dette direktiv træffer*** medlemsstaterne ***forholdsmæssige foranstaltninger, navnlig støttende og fremmende foranstaltninger, herunder udrulning af lade- og optankningsinfrastruktur, netforstærkning og sammenhængende økonomiske katalysatorer, og udelukker bindende købsforpligtelser for individuelle virksomheder for at støtte***:

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag bevares strukturen i Kommissionens forslag, samtidig med at det præciseres, at nationale mål bør være vejledende referencepunkter for medlemsstaternes støttende og fremmende foranstaltninger og ikke bindende forpligtelser, der kan blive direkte eller indirekte indkøbsmandater. Direktivet bør prioritere gunstige betingelser, herunder infrastruktur og økonomisk støtte, og udelukke mandater på virksomhedsniveau.

Ændringsforslag 339
Daniel Buda

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne ***sikrer*** fra den 1. januar 2030, at:	1. Medlemsstaterne ***bestræber sig på at sikre*** fra den 1. januar 2030, at:

Or. en

Ændringsforslag 340
Markus Ferber

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne ***sikrer*** fra den 1. januar 2030, at:	1. Medlemsstaterne ***arbejder på*** fra den 1. januar 2030, at:

Or. en

Ændringsforslag 341
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne ***sikrer*** fra den 1. januar 2030, at:	1. Medlemsstaterne ***bør*** fra den 1. januar 2030 ***stræbe efter***, at:

Or. en

Begrundelse

Ifølge dokumentationen har incitamenter og investeringer i infrastruktur og ikke mål skubbet på EU's medlemsstater med den hurtigste udbredelse af elkøretøjer til erhverv. Dette forslag

bør derfor fastsætte ambitiøse mål og samtidig tilskynde medlemsstaterne til at udarbejde foranstaltninger til at fremme udbredelsen af elkøretøjer i virksomheder og udbredelsen af elkøretøjer mere generelt.

Ændringsforslag 342
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Medlemsstaterne ***sikrer*** fra den 1. januar 2030, at:	1. Medlemsstaterne ***kan sikre*** fra den 1. januar 2030, at:

Or. en

Ændringsforslag 343
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 344

Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 346
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, ***svarer mindst*** til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, ***øges gradvist, idet der som vejledende reference tages hensyn*** til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget***, herunder køretøjer, der kører på kulstoffattige brændstoffer, da disse brændstoffer er dem, som er defineret i direktiv (EU) 2018/2001, og som opfylder kriterierne i artikel 29, 29a og 31 i nævnte direktiv og tilknyttede delegerede retsakter***.

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag bevares strukturen i Kommissionens forslag, samtidig med at det præciseres, at nationale mål bør være vejledende referencepunkter for medlemsstaternes støttende og fremmende foranstaltninger og ikke bindende forpligtelser, der kan blive direkte eller indirekte indkøbsmandater. Direktivet bør prioritere gunstige betingelser, herunder infrastruktur og økonomisk støtte, og udelukke mandater på virksomhedsniveau.

Ændringsforslag 347
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede ***ikkebindende*** mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

Or. en

Begrundelse

Ifølge dokumentationen har incitamenter og investeringer i infrastruktur og ikke mål skubbet på EU's medlemsstater med den hurtigste udbredelse af elkøretøjer til erhverv. Dette forslag bør derfor fastsætte ambitiøse mål og samtidig tilskynde medlemsstaterne til at udarbejde foranstaltninger til at fremme udbredelsen af elkøretøjer i virksomheder og udbredelsen af elkøretøjer mere generelt.

Ændringsforslag 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) ***den kombinerede andel*** af nul- og lavemissionsbiler ***og nul- og lavemissionsvarevogne*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 ***og 2*** i bilaget.	a) ***andelen*** af nul- og lavemissionsbiler i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 i bilaget.

Or. fr

Ændringsforslag 349
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler ***og nul- og lavemissionsvarevogne*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til	a) den kombinerede andel af nul- og lavemissionsbiler i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for nul- og

de kombinerede mål for nul- og lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	lavemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

Or. fr

Ændringsforslag 350
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) den kombinerede andel af ***nul- og lavemissionsbiler og nul- og lavemissionsvarevogne*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for ***nul- og lavemissionskøretøjer***, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	a) den kombinerede andel af ***nulemissionsbiler og -varevogne*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de kombinerede mål for ***nulemissionskøretøjer***, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 351
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 352
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 353
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, ***svarer mindst til*** de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, ***stiger gradvist, idet*** de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget***, anvendes som vejledende reference***.

Or. en

Begrundelse

Med dette ændringsforslag bevares strukturen i Kommissionens forslag, samtidig med at det præciseres, at nationale mål bør være vejledende referencepunkter for medlemsstaternes

støttende og fremmende foranstaltninger og ikke bindende forpligtelser, der kan blive direkte eller indirekte indkøbsmandater. Direktivet bør prioritere gunstige betingelser, herunder infrastruktur og økonomisk støtte, og udelukke mandater på virksomhedsniveau.

Ændringsforslag 354
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.	b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de ***ikkebindende*** minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

Or. en

Begrundelse

Ifølge dokumentationen har incitamenter og investeringer i infrastruktur og ikke mål skubbet på EU's medlemsstater med den hurtigste udbredelse af elkøretøjer til erhverv. Dette forslag bør derfor fastsætte ambitiøse mål og samtidig tilskynde medlemsstaterne til at udarbejde foranstaltninger til at fremme udbredelsen af elkøretøjer i virksomheder og udbredelsen af elkøretøjer mere generelt.

Ændringsforslag 355
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, ***svarer*** mindst til de ***minimumsmål for nulemissionskøretøjer***,	b) andelen af nulemissionsbiler og -varevogne i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, ***skal svare*** mindst til de ***mål***, der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

der er fastsat i tabel 1 og 2 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) andelen af nulemissionsbiler ***og -varevogne*** i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 ***og 2*** i bilaget.	b) andelen af nulemissionsbiler i forhold til det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der registreres af store virksomheder på deres område i hvert kalenderår, svarer mindst til de minimumsmål for nulemissionskøretøjer, der er fastsat i tabel 1 i bilaget.

Or. fr

Ændringsforslag 357
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. Målværdierne i denne forordning finder ikke anvendelse, før Kommissionen har forelagt Europa-Parlamentet og Rådet en fuldstændig vurdering, der omfatter alle følgende punkter:
	a) en metode for hele livscyklussen i overensstemmelse med artikel 7a i forordning (EU) 2019/631 og dens anvendelse på alle køretøjsklasser, der er omfattet af nærværende forordning
	b) en ajourført konsekvensanalyse af indvirkningen på virksomheder, bilfabrikanter, leverandører, beskæftigelse, køretøjspriser,

leasingsatser, restværdier, markeder for brugte biler, skatteydere og forbrugere

c) en vurdering af opladnings- og netinfrastruktur, herunder nettilslutninger, depotopladning, tilgængelighed af lynopladning, elpriser, prisfleksibelt elforbrug og regionale forskelle

d) en vurdering af tilgængeligheden af egnede køretøjer til forskellige operationelle opgaveprofiler, navnlig transportvirksomheder, tjenesteflåder, bygge- og anlægsvirksomhed, håndværk, landdistrikter, skifteholdsarbejde, påhængsvognsoperationer, kølekøretøjer, sikkerhedstjenester og beredskabstjenester

e) en vurdering af afhængigheden af råstoffer, batterier og forsyningskæder, navnlig for kritiske råstoffer, battericeller, katode- og anodematerialer, forarbejdningskapacitet og genanvendelse

f) en vurdering af denne forordnings konkrete, supplerende og målbare bidrag til reduktionen af de globale emissioner og til den globale temperaturudvikling

g) en vurdering af mindre indgribende, teknologiåbne alternativer. Målene anvendes først, når Kommissionen på grundlag af den vurdering, der er omhandlet i første afsnit, har forelagt et lovgivningsforslag om aktivering af målene, og dette forslag er blevet vedtaget i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure.

Dette lovgivningsforslag kan kun forelægges, hvis Kommissionen påviser, at målene er hensigtsmæssige, nødvendige, forholdsmæssige, teknologiåbne, økonomisk levedygtige og forenelige med Unionens industrielle konkurrenceevne.

Or. de

Begrundelse

Dette er den centrale pausemekanisme. Målene finder ikke automatisk anvendelse. Målene kan først anvendes, når Kommissionen har fremlagt al nødvendig dokumentation, og beslutningen om at aktivere dem er truffet efter den almindelige lovgivningsprocedure.

Ændringsforslag 358
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
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. Medlemsstaterne kan tilpasse ordningerne for gennemførelse af de nationale mål for at tage hensyn til særlige nationale økonomiske og industrielle forhold samt den praktiske anvendelse af de europæiske mål. Fraværet af en automatisk økonomisk sanktion fritager ikke medlemsstaterne for deres forpligtelse til at gennemføre politikker, der gør det muligt at gøre fremskridt hen imod de mål, der er fastsat i forordningen.

Or. fr

Ændringsforslag 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. Anvendelsen af nationale mål er betinget af de gennemsnitlige elomkostninger for virksomheder under en konkurrencemæssig tærskel sammenlignet med gennemsnittet for det foregående årti. I tilfælde af en energikrise eller en uforholdsmæssig

stigning i eltaksterne som følge af reglerne for det europæiske energimarked suspenderes de årlige mål automatisk for det pågældende kalenderår.

Or. fr

Ændringsforslag 360
Daniel Attard

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. Medlemsstater, der udelukkende består af øer, eller som omfatter øregioner, jf. artikel 174 i TEUF, kan anvende en midlertidig fleksibilitetsmekanisme til at nå de mål, som er omhandlet i stk. 1, hvis objektive begrænsninger, der er knyttet til netkapacitet, etablering af infrastruktur eller markedsstørrelse, i væsentlig grad påvirker udbredelsen af nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 361
Daniel Buda

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. Opfyldelsen af de mål, som er omhandlet i stk. 1, baseres på en gradvis og teknologineutral tilgang, der tager behørigt hensyn til særlige nationale forhold, økonomiske realiteter, infrastrukturparathed og markedsudviklingen. Medlemsstaterne bør bevare tilstrækkelig fleksibilitet til at

fastlægge den mest hensigtsmæssige vej til at nå disse mål.

Or. en

Ændringsforslag 362
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. Ved opfyldelsen af de mål, som er omhandlet i stk. 1, kan medlemsstaterne højst tegne sig for 10 procentpoint af målene for andelen af nulemissionsbiler og -varevogne gennem verificerbar støtte til køb og leasing af firmacykler, herunder elcykler og ladcykler.

Or. en

Begrundelse

Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.

Ændringsforslag 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1b. De mål, der er omhandlet i stk. 1,

	suspenderes automatisk i enhver medlemsstat, hvor etableringen af infrastruktur til hurtigopladning, jf. forordning (EU) 2023/1804, er mere end 15 % bagud i forhold til de nationale mål. Virksomhederne må ikke pålægges sanktioner, begrænsninger eller administrative byrder, før det offentlige infrastrukturnet er fuldt operationelt.

Or. fr

Ændringsforslag 364
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	***udgår***
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	

c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. en

Ændringsforslag 365
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	***udgår***
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	
c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	

Or. en

Begrundelse

Stk. 2 bør udgå, da metoden til beregning af overensstemmelse er baseret på bindende nationale mål og ikke er forenelig med den vejledende referencetilgang, som indføres ved dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 366
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	***udgår***
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	
c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	

Or. en

Ændringsforslag 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, ***og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget,*** finder følgende regler anvendelse:	2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:

Or. fr

Ændringsforslag 368
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, ***finder*** følgende regler anvendelse:	2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, ***kan*** følgende regler ***finde*** anvendelse:

Or. en

Ændringsforslag 369
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:

Or. en

Ændringsforslag 370
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:

Or. en

Ændringsforslag 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:	2. Med henblik på at overvåge udbredelsen af ***nulemissionskøretøjer*** i Unionen og beregne overholdelsen af de nationale mål for biler, der er fastsat i tabel 1 i bilaget, og for varevogne, der er fastsat i tabel 2 i bilaget, finder følgende regler anvendelse:

Or. en

Ændringsforslag 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 373
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er ***henholdsvis*** biler ***og varevogne***, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er biler, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

Or. fr

Ændringsforslag 375
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer ***skal*** være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer ***kan*** være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

Or. en

Ændringsforslag 376
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er ***henholdsvis*** biler ***og varevogne***, ***og*** som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	a) tælleren for målene for de kombinerede andele af nul- og lavemissionskøretøjer skal være det samlede kombinerede antal af nye nul- og lavemissionserhvervskøretøjer, som er biler, som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

Or. fr

Ændringsforslag 377
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) tælleren for målene for de kombinerede andele af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** skal være det samlede kombinerede antal af nye ***nul- og lavemissionserhvervskøretøjer***, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	a) tælleren for målene for de kombinerede andele af ***nulemissionskøretøjer*** skal være det samlede kombinerede antal af nye ***nulemissionskøretøjer***, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

Or. en

Ændringsforslag 378
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) tælleren for minimumsmålene for	***udgår***

nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

Or. fr

Ændringsforslag 379
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er ***henholdsvis*** biler ***og varevogne***, og som registreres af store virksomheder i	b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer skal være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er biler, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af

medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	hvert kalenderår

Or. fr

Ændringsforslag 381
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer ***skal*** være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår	b) tælleren for minimumsmålene for nulemissionskøretøjer ***kan*** være det samlede antal nye nulemissionserhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår

Or. en

Ændringsforslag 382
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) nævneren for ***begge mål*** skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	c) nævneren for ***minimumsmålene for nulemissionskøretøjer*** skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. en

Ændringsforslag 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er ***henholdsvis*** biler ***og varevogne***, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er biler, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. fr

Ændringsforslag 385
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) nævneren for begge mål ***skal*** være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og	c) nævneren for begge mål ***kan*** være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er henholdsvis biler og varevogne, og

som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. en

Ændringsforslag 386
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er ***henholdsvis*** biler ***og varevogne***, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.	c) nævneren for begge mål skal være det samlede antal nye erhvervskøretøjer, som er biler, og som registreres af store virksomheder i medlemsstaten i løbet af hvert kalenderår.

Or. fr

Ændringsforslag 387
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a. Med henblik på dekarbonisering af mikrovirksomheders og SMV'ers flåder opretter Kommissionen senest den 30. juni 2027 en revolverende nulemissionsfond ("fonden").
	Fonden yder rentefrie lån til støtteberettigede SMV'er og mikrovirksomheder til køb, leasing eller afbetalingskøb af nye nulemissionsbiler og -varevogne til erhverv.
	Tilbagebetalingsmekanismen knyttes til de verificerede besparelser af brændstofomkostningerne som følge af

udskiftningen af et konventionelt køretøj med et nulemissionskøretøj i samme klasse. Kommissionen kan desuden yde tilbagebetalingstilskud til SMV'er eller mikrovirksomheder i sektorer med variabel eller uforudsigelig kilometerstand.

Fonden forvaltes i samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank (EIB). Medlemsstaterne kan supplere fonden med nationale midler. Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om fondens oprettelse og gennemførelse senest den 31. december 2027.

Or. en

Ændringsforslag 388
Rosa Serrano Sierra

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a. Hvis det påvises, at bestemte transportknudepunkter, herunder lufthavne, kræver yderligere ladeinfrastruktur og netkapacitet for at støtte opfyldelse af de mål, som er omhandlet i stk. 1, bør medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger for at fremme tilvejebringelse af en sådan infrastruktur og kapacitet i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804 og planlægning af nationale net. Hvis det er behørigt begrundet, kan medlemsstaterne tilpasse effektiv gennemførelse af disse mål for at afspejle tidsplanen for etablering af den nødvendige infrastruktur.

Or. en

Ændringsforslag 389
Daniel Attard

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a. De nationale mål i bilag I tager højde for medlemsstaternes forskellige grader af markedsmodenhed, parathed af ladeinfrastruktur, flådesammensætning, geografiske karakteristika og økonomiske kapacitet. Medlemsstater, der har strukturelle markedsbegrænsninger, herunder små eller perifere markeder med begrænset flådediversitet, kan anvende en fleksibilitetsmekanisme, der giver mulighed for midlertidige tilpasninger af de årlige overholdelsesforløb, forudsat at de påviser fortsatte fremskridt hen imod denne forordnings overordnede mål.

Or. en

Begrundelse

De mål, der i øjeblikket foreslås, er alt for ambitiøse for små markeder, hvor udbredelsen af elkøretøjer fortsat er begrænset af forsyningsbegrænsninger, udfordringer med etablering af infrastruktur og problemer med økonomisk overkommelighed. Der kræves en differentieret tilgang for at opnå proportionalitet og realistisk gennemførelse i EU som helhed.

Ændringsforslag 390
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Liesbet Sommen, Wouter Beke

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a. Uanset stk. 1 er målene i tabel 1 og 2 i bilaget vejledende for en medlemsstat, som over for Kommissionen påviser, at den er på rette vej til at opfylde sit landespecifikke mål for 2030, jf. forordning (EU) 2018/842, udelukkende ved hjælp af eksisterende foranstaltninger

("WEM-scenario"), uden at der er behov for yderligere foranstaltninger ("WAM-scenario").

Or. en

Begrundelse

Forordningen bør give medlemsstaterne mulighed for at undgå eksplicitte mål for virksomhedsflåden, hvis de har indført politikker, som er i overensstemmelse med EU's klimamål og medfører tilsvarende eller større udledningsreduceringer.

Målene i bilaget bør derfor være vejledende for medlemsstater, som kan påvise, at de er på rette vej til at opfylde deres forpligtelser til at reducere drivhusgasudledning i henhold til forordning (EU) 2018/842 ved hjælp af eksisterende foranstaltninger, uden at der er behov for yderligere foranstaltninger.

Ændringsforslag 391
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a. Virksomhederne bevarer fuld fleksibilitet med hensyn til at definere midlerne til at opnå overholdelse, herunder fornyelse af køretøjer, driftsoptimering, elektrificering af flåden og anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i overensstemmelse med direktivet om vedvarende energi (2009/28/EF).

Or. de

Ændringsforslag 392
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

2a. Virksomhederne bevarer fuld fleksibilitet med hensyn til at definere midlerne til at opnå overholdelse, herunder fornyelse af køretøjer, driftsoptimering, elektrificering af flåden og anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i overensstemmelse med direktivet om vedvarende energi (2009/28/EF).

Or. de

Ændringsforslag 393
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Wouter Beke, Liesbet Sommen

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2b. Uanset stk. 1 er de fastsatte mål i tabel 1 og 2 i bilaget vejledende for en medlemsstat, som over for Kommissionen påviser, at foranstaltninger, der allerede er vedtaget på nationalt plan, forventes at opnå en andel af nye registreringer af nul- og lavemissionskøretøjer, som resulterer i CO_2-udledning, der er lig med eller lavere end dem, der følger af opfyldelsen af det nationale mål for erhvervsflåder.
	Medlemsstaten fremlægger dokumentation gennem sin nationale plan, jf. artikel 6, stk. 1, i denne forordning.
	Hvis Kommissionen konkluderer, at virkningen af disse foranstaltninger fører til samme eller lavere CO_2-udledning sammenlignet med målene i bilaget, anses målene for at være vejledende for den pågældende medlemsstat.

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne bør kunne fravige bindende mål for virksomheders bilflåder, hvis de har gennemført alternative politikker, som støtter udbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer (uanset ejerskab af køretøjer) og er i overensstemmelse med EU's klimamål. Det er muligt, hvis Kommissionen fastslår, at disse nationale politikker medfører CO_2-udledning fra biler og lette erhvervskøretøjer, som svarer til eller er lavere end den udledning, som vil følge ved opfyldelse af målene i bilaget.

Ændringsforslag 394
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
Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 3a
	Nationale planer til støtte for udbredelse af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer
	1. Medlemsstaterne udarbejder nationale planer med henblik på at støtte udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, som udelukkende kører på støtteberettigede brændstoffer, i nye firmabiler og -varevogne, som er registreret af store virksomheder i hver medlemsstat.
	2. De nationale planer fastsætter nationale foranstaltninger, politikker og incitamenter til at nå dette mål. Medlemsstaterne udarbejder nationale planer under hensyntagen til nationale markedsforhold, infrastrukturens parathed, teknologineutralitet, tilgængelighed af egnede teknologier og driftsmæssige realiteter, som forskellige kategorier af firmaflådeoperatører har. Medlemsstaterne sikrer, at sådanne foranstaltninger er forholdsmæssige og ikke skaber unødige administrative, økonomiske eller driftsmæssige byrder.

3. De nationale planer omfatter som minimum følgende:

a) en vurdering af nationale markedsvilkår og infrastrukturparathed

b) de nationale foranstaltninger, politikker og incitamenter, som påtænkes for at støtte udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer i firmaflåder

c) en vejledende tidsplan for gennemførelse af sådanne foranstaltninger

d) procedurer for overvågning og evaluering af effektiviteten af de vedtagne foranstaltninger.

4. De nationale planer kan som minimum omfatte følgende:

a) skattemæssige incitamenter

b) incitamenter til opkrævning af vejafgifter

c) støtteforanstaltninger i overensstemmelse med gældende statsstøtteregler

d) foranstaltninger, der fremmer adgang til passende, økonomisk overkommelig og tilgængelig lade- og optankningsinfrastruktur

e) foranstaltninger til at støtte netparathed

f) foranstaltninger for at fremme adgang til økonomisk støtte.

Or. en

Ændringsforslag 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 3a

Mål for almindelige cykler og elcykler

1. Ud over de mål, som er fastsat i artikel 3, sikrer medlemsstaterne, at:

a) store virksomheder senest den 1. januar 2030 anskaffer, køber, leaser, lejer eller på anden måde stiller et antal nye almindelige cykler eller elcykler til rådighed svarende til mindst 30 % af virksomhedens samlede antal ansatte

b) store virksomheder senest den 1. januar 2035 anskaffer, køber, leaser, lejer eller på anden måde stiller et antal nye almindelige cykler eller elcykler til rådighed svarende til mindst 50 % af virksomhedens samlede antal ansatte

2. Med henblik på stk. 1 beregnes det samlede antal ansatte på grundlag af virksomhedens gennemsnitlige antal ansatte i det foregående kalenderår.

3. De i stk. 1 omhandlede cykler kan være almindelige cykler eller elcykler.

4. Cyklerne, jf. stk. 1, stilles til rådighed:

a) til ansatte til pendling eller forretningsrejser

eller b) til virksomhedens fragttransport-, logistik-, leverings- eller serviceaktiviteter.

5. For hvert kalenderår registrerer medlemsstaterne oplysninger om hver ny almindelig cykel eller elcykel. Disse oplysninger stilles til rådighed for Kommissionen og gøres offentligt tilgængelige.

Or. en

Ændringsforslag 396
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

Artikel 3a

Senest et år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden udarbejder og meddeler hver medlemsstat Kommissionen en national strategi, som fastlægger de foranstaltninger, der påtænkes for at fremme og tilskynde til indførelse af nulemissionskøretøjer i firmaflåder.

Den nationale strategi kan bl.a. omfatte:

a) skattelettelser og skattemæssige støtteforanstaltninger

b) ordninger til at støtte køb og leasing af støtteberettigede køretøjer

c) foranstaltninger vedrørende etablering af lade- og optankningsinfrastruktur

d) skridt, der tager sigte på at mindske administrative byrder

e) målrettet støtte til små og mellemstore virksomheder

f) oplysningskampagner og formidling af relevante oplysninger

g) foranstaltninger, der har til formål at forbedre adgang til økonomisk støtte og finansielle instrumenter.

Medlemsstaterne har fuld skønsbeføjelse til at fastlægge typen, omfanget og kombinationen af foranstaltninger, der skal indgå i deres nationale strategi, under hensyntagen til deres konkrete nationale kontekst og gældende markedsvilkår.

Hvert andet år forelægger medlemsstaterne Kommissionen en statusrapport, hvori de redegør for, i hvilket omfang de vedtagne foranstaltninger er blevet gennemført, og hvilke resultater der er opnået. Kommissionen udarbejder en samlet rapport, som fremhæver god praksis og trækker på de erfaringer, der er indsamlet i medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 397
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 3a
	Beskyttelsesforanstaltning for at sikre, at infrastrukturen er klar
	Forudsat at de obligatoriske flådedækkende mål i henhold til denne forordning opretholdes, finder disse mål kun anvendelse på flådeoperatører, der er registreret i en medlemsstat, hvis den pågældende medlemsstat kan påvise, at den har opfyldt mindst 90 % af sine obligatoriske nationale mål og krav til infrastrukturudvikling som fastsat i forordning (EU) 2023/1804. Kommissionen offentliggør hvert år en vurdering af, i hvor høj grad hver medlemsstat opfylder de mål og krav, der er fastsat i stk. 1.

Or. de

Ændringsforslag 398
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 3a
	Forudsat at de obligatoriske flådedækkende mål i henhold til denne forordning opretholdes, finder disse mål kun anvendelse på flådeoperatører, der er registreret i en medlemsstat, hvis den pågældende medlemsstat kan påvise, at den har opfyldt mindst 90 % af sine

	obligatoriske nationale mål og krav til infrastrukturudvikling som fastsat i forordning (EU) 2023/1804. Kommissionen offentliggør hvert år en vurdering af, i hvor høj grad hver medlemsstat opfylder de mål og krav, der er fastsat i stk. 1.

Or. de

Ændringsforslag 399
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	

Or. en

Ændringsforslag 400
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	

Or. en

Begrundelse

Denne bestemmelse giver anledning til store betænkeligheder med hensyn til nærhedsprincippet. Afgørelser om nationale økonomiske støtteordninger

for firmabiler og -varevogne henhører under medlemsstaternes kompetence. Ved at foreskrive de

betingelser, under hvilke en sådan støtte kan ydes, griber artiklen uretmæssigt ind i nationale skatte-

og incitamentspolitikker. Derfor bør artiklen udgå.

Ændringsforslag 401
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	

Or. en

Ændringsforslag 402
Markus Ferber

Forslag til forordning
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	

Or. en

Begrundelse

De foreslåede bestemmelser i artikel 4 om økonomisk støtte griber ind i nationale skattepolitikker og giver derfor anledning til stor bekymring med hensyn til nærhedsprincippet.

Ændringsforslag 403
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing,	

leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.

Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".

Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. en

Begrundelse

Artikel 4 bør udgå, fordi skattemæssig behandling og beskatning af køretøjer ikke bør reguleres gennem denne ramme. Selv om direktivet kan fastsætte vejledende mål og støtteforanstaltninger, er det ikke det rette instrument til at indføre skattestraf eller begrænse nationale støtteordninger. Beskatning og skatteincitamenter bør forblive inden for de relevante nationale og europæiske skattepolitiske rammer.

Ændringsforslag 404
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
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing,	

leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.

Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".

Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. en

Ændringsforslag 405
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 4	***udgår***
Finansiel støtte til erhvervskøretøjer	
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	

Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. en

Ændringsforslag 406
Anne-Sophie Frigout, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Marie-Luce Brasier-Clain, Mathilde Androuët

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 408
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
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 409
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 410
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer. ***Uanset kan en medlemsstat opretholde eksisterende økonomiske støtteordninger i en periode på op til 24 måneder, hvis den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur, som er etableret på dens område, ikke opfylder målene i artikel 3 i forordning (EU) 2023/1804.*** ***Medlemsstaten underretter senest tre måneder før den dato, hvor forpligtelsen i henhold til dette stykke finder anvendelse, Kommissionen om årsagerne til fravigelsen og om de foranstaltninger, der er planlagt for at afhjælpe denne mangel.*** ***Kommissionen kan udstede en henstilling til den pågældende medlemsstat. Hvis manglerne varer ved, kan undtagelsen forlænges én gang på grundlag af en ny underretning for en yderligere periode på***

op til 24 måneder.

Or. en

Ændringsforslag 412
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der ***er omhandlet*** i artikel 3, ***stk. 1***, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.	Fra to år før den dato, der ***finder anvendelse på målene*** i ***henhold til*** artikel 3***, og kun hvis betingelserne i artikel 3 er opfyldt***, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end nul- eller lavemissionskøretøjer.

Or. de

Begrundelse

Begrebet "finansiel støtte" skal klart adskilles fra den normale skattemæssige behandling. Afskrivning, driftsudgifter, leasingomkostninger, vedligeholdelses-, forsikrings- og brændstofomkostninger behandles ikke som forbudt støtte. Desuden må artikel 4 ikke finde anvendelse tidligere end selve målværdierne. Væsentlige industripolitiske kriterier må ikke fastsættes udelukkende ved hjælp af delegerede retsakter.

Ændringsforslag 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne end ***nul- eller lavemissionskøretøjer***.	Fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ikke yde nogen finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb***, forsikring, opladning*** eller drift af andre firmabiler og -varevogne end ***nul- eller***

lavemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 414
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Fra ***to år før*** den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ***ikke*** yde ***nogen*** finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne ***end nul- eller lavemissionskøretøjer***.	Fra den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, må medlemsstaterne ***kun*** yde finansiel støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller drift af andre firmabiler og -varevogne***, hvis der er tale om nulemissionskøretøjer***.

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne opfordres til at indføre overgangsforanstaltninger senest i 2030 for at fremme overgangen til et helt og fuldt stop for støtte til fossile køretøjer i 2030.

Ændringsforslag 415
Daniel Attard

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Økonomiske støtteordninger og incitamentsmekanismer, som indføres i henhold til denne forordning, bør bevare afgiftsneutralitet, mindske administrative byrder og undgå uforholdsmæssigt store virkninger for små og mellemstore virksomheder. Medlemsstaterne bør bevare tilstrækkelig fleksibilitet i udformningen af skatteincitamenter i overensstemmelse med nationale budgetkapaciteter og skattesystemer.

Or. en

Begrundelse

Ensartede skattemæssige forventninger kan skabe store budgetmæssige byrder for små økonomier med begrænset skattemæssig fleksibilitet. Nationale myndigheder skal fortsat have skønsbeføjelser til at tilpasse støtteforanstaltninger i overensstemmelse med økonomiske realiteter nationalt.

Ændringsforslag 416
Dario Tamburrano

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Senest den 1. januar 2027 udfaser medlemsstaterne skattefritagelser, skattefordele og offentlige subsidier til fordel for erhvervskøretøjer, der helt eller delvist kører på fossile brændstoffer, og tilskynder til adgang til pålidelige og gennemsigtige oplysninger om sundhedstilstanden for batterier til elkøretøjer til brugte nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 417
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

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

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4 finder ikke anvendelse, så længe anvendelsen af målene i artikel 3 er suspenderet.

Or. de

Begrundelse

Støttebegrænsninger finder ikke anvendelse, så længe de faktiske mål ikke er blevet aktiveret.

Ændringsforslag 418
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
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 419
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til ***udbredelsen*** af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til ***køb, leasing, leje, afbetalingskøb, forsikring, opladning eller drift*** af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Et køretøj anses for at være "fremstillet i EU", hvis:*** ***a) køretøjet er samlet i EU*** ***b) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for køretøjskomponenter, bortset fra køretøjsbatteriet, med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle køretøjskomponenter, bortset fra batteriet, er lig med eller højere end 70 %*** ***c) og køretøjets kørebatteri indeholder mindst tre af batteriernes specifikke hovedkomponenter, herunder battericellerne, med oprindelse i Unionen*** ***d) køretøjets kørebatteri indeholder mindst fem specifikke hovedkomponenter, som indgår i batterier, herunder battericellerne, det aktive katodemateriale og batteristyringssystemet, med oprindelse i Unionen*** ***e) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for komponenter til e-drivlinjen med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle komponenter til e-drivlinjen er mindst 50 %*** ***f) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for de primære elektroniske systemer med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle de primære elektroniske systemer er lig med eller***

større end 50 %.

Kravene i litra d), e) og f) finder anvendelse fra den [Publikationskontoret: Indsæt datoen: tre år efter denne forordnings ikrafttræden].

Produkters og komponenters oprindelse fastlægges i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013.

Or. en

Ændringsforslag 421
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler ***og -varevogne***, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Et produkt eller en komponent anses kun for at være "fremstillet i Den Europæiske Union", hvis det/den kumulativt opfylder begge følgende betingelser:*** ***a) Det har undergået sin sidste væsentlige forarbejdning i Unionen, jf. artikel 60 i forordning (EU) nr. 952/2013.*** ***b) EU-merværdien skal udgøre mindst 60 % af prisen ab fabrik beregnet i overensstemmelse med definitionen i artikel 3, nr. 42), i denne forordning.*** ***Operationer, der består i mindre behandling som defineret i artikel 3, nr. 44), er ikke tilstrækkelige til at give EU-oprindelse i henhold til denne forordning, uanset deres bidrag til EU-merværdien. Som en undtagelse, og uden at det berører den restriktive karakter af stk. , ligestilles***

	produkter, komponenter og råvarer med oprindelse i de oversøiske lande og territorier, der er knyttet til en medlemsstat, jf. bilag II til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og Rådets afgørelse (EU) 2021/1764 om de oversøiske landes og territoriers associering med Den Europæiske Union, med et EU-oprindelsesindhold.

Or. fr

Ændringsforslag 422
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, ***der er omhandlet*** i artikel 3, ***stk. 1,*** kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, ***hvor målene*** i artikel 3 ***faktisk finder anvendelse***, ***og kun hvis betingelserne i artikel 3 er opfyldt***, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Artikel 4 finder ikke anvendelse, så længe anvendelsen af målene i artikel 3 er suspenderet.***

Or. de

Ændringsforslag 423
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, ***der er omhandlet*** i artikel 3, ***stk. 1***, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, ***hvor målene*** i artikel 3 ***faktisk finder anvendelse***, ***og kun hvis betingelserne i***

firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	***artikel 3 er opfyldt***, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union". ***Artikel 4 finder ikke anvendelse, så længe anvendelsen af målene i artikel 3 er suspenderet.***

Or. de

Ændringsforslag 424
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 ***må*** medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, ***kun yde finansiel støtte*** til udbredelsen af firmabiler og -varevogne***, hvis bilerne og varevognene er*** "fremstillet i Den Europæiske Union"**.**	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 ***kan*** medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, ***ved udformningen af økonomiske støtteordninger*** til udbredelsen af firmabiler og -varevogne ***give fortrinsret til biler og varevogne*** "fremstillet i Den Europæiske Union" ***i overensstemmelse med de kriterier, der skal fastsættes af Kommissionen i henhold til nærværende artikels tredje afsnit.***

Or. en

Ændringsforslag 425
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra ***to år før*** den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, ***kun*** yde finansiel støtte til udbredelsen af ***firmabiler og -varevogne, hvis bilerne og varevognene*** er "fremstillet i Den	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, ***ikke*** yde finansiel støtte til udbredelsen af ***nulemissionsbiler og -varevogne til erhverv, der ikke*** er "fremstillet i Den

Europæiske Union".	Europæiske Union"***, jf. [bilaget til retsakten om industriel fremskyndelse].***

Or. en

Ændringsforslag 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler ***og -varevogne***, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".	Med forbehold af traktatens artikel 107 og 108 må medlemsstaterne fra to år før den dato, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kun yde finansiel støtte til udbredelsen af firmabiler, hvis bilerne og varevognene er "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. fr

Ændringsforslag 427
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	For så vidt som denne forordning fastsætter kriterier for, hvornår et køretøj kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union", fastsættes de væsentlige kriterier i selve denne forordning. Kommissionen kan kun supplere ikkevæsentlige tekniske detaljer ved hjælp af delegerede retsakter.

Or. de

Begrundelse

Væsentlige industripolitiske kriterier skal defineres af lovgiveren selv og kan ikke fuldt ud overføres til delegerede retsakter.

Ændringsforslag 428
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	For at styrke udstyr til elektriske køretøjer i virksomhedernes flåder bør små elektriske køretøjer "fremstillet i Den Europæiske Union" som defineret betragtes som en strategisk løftestang, der omfatter en differentieret beregningsmetode. I den forbindelse vil hvert nyt nulemissionskøretøj i klasse M1, der betragtes som et lille elektrisk køretøj i overensstemmelse med del A, punkt 2.4, i bilag I til forordning (EU) 2018/858 og fremstilles i Den Europæiske Union som defineret ovenfor, blive regnet som 1,5 elektrisk køretøj i medlemsstaternes beregninger af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i deres virksomhedsflåder.

Or. fr

Ændringsforslag 429
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i	***udgår***

overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. en

Ændringsforslag 430
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
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 431
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller	***udgår***

varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".

Or. en

Ændringsforslag 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 433
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 434
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel ***5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være*** "fremstillet i Den Europæiske Union".	***Med henblik på denne*** artikel ***skal kriteriet*** "fremstillet i Den Europæiske Union" ***for at yde økonomisk støtte til udbredelse af firmabiler og -varevogne opfylde følgende kriterier:***
	a) køretøjet er samlet i EU
	b) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for køretøjskomponenter, bortset fra køretøjsbatteriet, med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle køretøjskomponenter, bortset fra batteriet, er lig med eller højere end 70 %
	c) køretøjets kørebatteri indeholder mindst tre specifikke hovedkomponenter i batterier, herunder battericellerne, med oprindelse i Unionen
	d) køretøjets kørebatteri indeholder mindst fem specifikke hovedkomponenter, som indgår i batterier, herunder battericellerne, det aktive katodemateriale og batteristyringssystemet, med oprindelse i Unionen
	e) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for komponenter til e-drivlinjen med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle komponenter til e-drivlinjen er mindst 50 %
	f) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for de primære elektroniske systemer med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle de primære elektroniske systemer er lig med eller større end 50 %.
	Kravene i litra d), e) og f) finder anvendelse fra den [Publikationskontoret:

Indsæt datoen: tre år efter denne forordnings ikrafttræden].

Uanset ovenstående krav skal små elkøretøjer i underklasse M1E, jf. forordning (EU) 2018/858, opfylde følgende EU-oprindelseskrav:

1. køretøjet er samlet i EU

2. samt et af følgende to kriterier:

a) forholdet mellem den samlede pris ab fabrik for køretøjskomponenter, bortset fra køretøjsbatteriet, med oprindelse i Unionen og den samlede pris ab fabrik for alle køretøjskomponenter, bortset fra batteriet, er lig med eller højere end 70 % eller

b) køretøjets kørebatteri indeholder mindst tre specifikke hovedkomponenter i batterier, herunder battericellerne, med oprindelse i Unionen.

Dette kriterium "fremstillet i Den Europæiske Union" anses for at svare til kriteriet "oprindelse i Unionen", jf. artikel 7 i forordning (EU) XX.../X... om en ramme for foranstaltninger til fremskyndelse af industriel kapacitet og dekarbonisering i strategiske sektorer.

Or. en

Ændringsforslag 435
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet	Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet

i Den Europæiske Union".	i Den Europæiske Union". ***Sådanne kriterier omfatter som minimum:***
	a) overholdelse af EU's og medlemsstaternes skattelovgivning og fravær af skatteunddragelse eller aggressiv skatteundgåelse i EU
	b) overholdelse af gældende arbejds- og beskæftigelsesstandarder, herunder krav til sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen
	c) respekt for arbejdstagerrettigheder, herunder foreningsfrihed, ret til kollektive overenskomstforhandlinger, ikkeforskelsbehandling, ligebehandling og lige løn
	d) overholdelse af gældende EU-miljølovgivning
	e) gennemførelse af foranstaltninger til nedbringelse af drivhusgasudledning, forbedring af energieffektivitet og støtte til EU's mål om klimaneutralitet
	f) bæredygtig og ressourceeffektiv anvendelse af materialer, herunder foranstaltninger til at fremme cirkularitet, reparationsmuligheder, genbrug og genvinding i hele køretøjets livscyklus
	g) ansvarlig tilvejebringelse af råstoffer og komponenter, herunder due diligence med hensyn til miljø- og menneskerettighedsvirkninger i hele forsyningskæden
	h) overholdelse af internationalt anerkendte menneskerettighedsstandarder og forebyggelse af tvangsarbejde, børnearbejde og andre former for udnyttelse af arbejdskraft i forsyningskæden
	i) gennemsigtighed med hensyn til resultater for bæredygtighed og forsyningskædepraksis
	j) bidrag til kvalitetsbeskæftigelse, kompetenceudvikling og social samhørighed i EU.

Or. en

Ændringsforslag 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil eller varevogn kan anses for at være "fremstillet i Den Europæiske Union".	***Kriterierne for at betragte et køretøj som*** "fremstillet i Den Europæiske Union" ***fastsættes i fællesskab af Europa-Parlamentet og Rådet. De omfatter et krav om lokal integration af mindst 60 % af værdien af batterier og elektroniske komponenter og udelukker udtrykkeligt producenter, der modtager statsstøtte, der fordrejer det indre marked, fra tredjelande.***

Or. fr

Ændringsforslag 437
Pascal Canfin

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Efter anmodning fra en køretøjsfabrikant kan alle PEV-, OVC-HEV- eller FCV-køretøjer fra den pågældende køretøjsfabrikant anses for i en periode på 12 måneder at være i overensstemmelse med EU's oprindelseskrav, hvis fabrikanten påviser, at alle PEV-, OVC-HEC- eller FCV-køretøjer, som opfylder EU's oprindelseskrav, og som er samlet af den pågældende køretøjsfabrikant i perioden 1. januar til 31. december (inklusive) i det foregående år, udgør 85 % eller mere af det samlede antal PEV-, OVC-HEV- eller FCV-køretøjer fra

den samme køretøjsfabrikant, som blev registreret i EU i samme periode.

Or. en

Ændringsforslag 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Når medlemsstaterne udarbejder økonomisk støtte til køb, leasing, leje, afbetalingskøb, forsikring, opladning eller drift af nulemissionskøretøjer til erhverv, tilskynder de til anvendelse af intelligent opladning og tovejsopladning, hvor det er muligt.

Or. en

Ændringsforslag 439
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Kommissionen pålægger medlemsstaterne at vurdere og tackle lovgivningsmæssige, skattemæssige og økonomiske hindringer for indførelse af elkøretøjer i firmaflåder og offentliggøre bedste praksis for elektrificering af flåden.

Or. en

Ændringsforslag 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Medlemsstaterne sikrer desuden, at der stilles økonomisk støtte til rådighed til køb, leasing, leje, afbetalingskøb eller forsikring af almindelige cykler og elcykler.

Or. en

Ændringsforslag 441
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	Støtte til intelligent opladning og tovejsopladning
	1. Da intelligent opladning af elkøretøjer er en forudsætning for systemintegrering af ren elektricitet, støtter og tilskynder medlemsstaterne flådeoperatører til at indføre elkøretøjer og tilhørende ladeinfrastruktur, som kan foretage intelligent opladning og/eller tovejsopladning.
	2. For yderligere at mindske de samlede omkostninger ved ejerskab af nulemissionskøretøjer fremmes intelligent opladning som standardmæssig lademetode.
	3. For at fremme udbredelsen af intelligent opladning og tovejsopladning i firmaflåder støtter og tilskynder medlemsstaterne flådeoperatører til at foretage en analyse af omkostningerne og fordelene ved at indføre intelligente lade- og tovejsladeløsninger i deres flåder. Med henblik herpå bør medlemsstaterne også

støtte intelligent opladning og tovejsopladning gennem særlige finansieringsprogrammer.

4. Kommissionen bør tilskynde medlemsstaterne til at gøre V2G så enkel som muligt for virksomheder og offentliggøre bedste praksis for administrativ håndtering af økonomiske V2G-strømme til flåder.

5. Til at ledsage denne omstilling og forbedre forbrugeroplysning stiller medlemsstaterne virksomheder, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, særlige pædagogiske rådgivere til rådighed til at forklare fordelene ved intelligente ladeteknologier og tovejsladeteknologier.

6. Virksomheder, der ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, kan også drage fordel af denne tjeneste efter anmodning.

Or. en

Begrundelse

Fleets are particularly relevant for smart and bidirectional charging because of their operational patterns making them ideal candidates for demand response participation.

The latter will be crucial for the efficient integration of EVs into the power system and for reaching EU objectives on transport decarbonation. This is also acknowledged in Renewable Energy Directive: « Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration. Smart and, where appropriate, bi-directional recharging functionalities therefore need to be ensured. » As such, smart charging should also be promoted as the default mode when feasible because it brings cost savings, facilitates renewables integration in the system and stabilizes the grid.

Yet, smart, and more importantly bidirectional charging, technologies are still not well known among the general public, including fleets. Awareness-raising efforts are therefore needed to promote acceptance of the transition to electric vehicles among businesses. There are already analytical tools and platforms that can be used by fleet operators to quantify and measure the impact of smart and bidirectional charging.

Ændringsforslag 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4a
	Økonomisk støtte til et konkurrencedygtigt og økonomisk overkommeligt brugtmarked for nulemissionskøretøjer
	1. Fra den ... [to år før den dato, der henvises til i artikel 3, stk. 1] vedtager medlemsstaterne foranstaltninger til at støtte udviklingen af et konkurrencedygtigt brugtmarked for nulemissionskøretøjer, herunder, i relevant omfang:
	a) højere fradragsberettigede afskrivningslofter og fremrykkede afskrivningsfrister for nulemissionskøretøjer, der markedsføres af store virksomheder på deres område
	b) målrettede incitamenter, bonusser eller støtteordninger til eftermontering af køretøjer med højt kilometertal og eftermontering af batterier med henblik på at forbedre prisoverkommeligheden og adgangen til nulemissionsmobilitet for sårbare husholdninger og lokalsamfund.
	2. Medlemsstaterne sikrer, at de foranstaltninger, der vedtages i henhold til denne artikel, udformes og gennemføres på en ikkediskriminerende måde for at fremme udviklingen af et velfungerende, inklusivt brugtmarked for nulemissionskøretøjer, der er tilgængeligt for alle forbrugersegmenter.

Or. en

Ændringsforslag 443
Li Andersson

Forslag til forordning

Artikel 4 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4b
	Støtte til markedet for brugte nulemissionskøretøjer
	1. Fordi omsætningen er hurtigere for erhvervskøretøjer end for private køretøjer, fremmer denne forordning også udbredelsen af brugtmarkedet for nulemissionskøretøjer.
	2. I den forbindelse tilskynder Kommissionen medlemsstaterne til at indføre nationale foranstaltninger og særlige instrumenter til at støtte købere af brugte produkter.
	3. Medlemsstaterne bør desuden tilskyndes til at indføre sociale leasingprogrammer rettet mod brugte nulemissionskøretøjer. Relevante europæiske eller nationale finansieringsprogrammer bør støtte udbredelsen af brugtmarkedet.
	4. Kommissionen kan også fremme europæisk standardiseret rapportering for visse indikatorer såsom batteriers sundhedstilstand i forbindelse med køretøjer, som ejes af flådeoperatører, inden de når brugtmarkedet.
	5. For at overvåge fremskridt med hensyn til at nå målet om tilgængelighed af nulemissionskøretøjer på brugtmarkedet vil Kommissionen offentliggøre en specifik undersøgelse for at analysere fremskridt pr. medlemsstat ved hjælp af særlige indikatorer såsom andelen af nulemissionskøretøjer for registreringer af brugte køretøjer og gennemsnitsalderen for nulemissionskøretøjer fra virksomheder, der kommer ind på brugtmarkedet.

Or. en

Ændringsforslag 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 4 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 4b
	Planer for bæredygtig mobilitet for firmaflåder
	1. Store virksomheder, der har firmakøretøjsflåder i EU, udarbejder, vedtager og gennemfører en plan for bæredygtig mobilitet for firmaflåden.
	2. I virksomhedsplanen for flådemobilitet fastlægges en strategi og målbare foranstaltninger til nedbringelse af drivhusgasudledning fra virksomhedens flåde- og mobilitetsaktiviteter og til at bidrage til målene i denne forordning.
	3. Virksomhedsplanen for flådemobilitet omfatter som minimum:
	a) sammensætningen og størrelsen af virksomhedens firmaflåde, herunder køretøjer, der ejes, leases eller på anden måde drives af virksomheden
	b) en vurdering af virksomhedens mobilitetsbehov og brugsmønstre for køretøjer
	c) kvantificerede mål og foranstaltninger til at øge andelen af nulemissionskøretøjer i firmaflåden
	d) foranstaltninger til at nedbringe det samlede antal tilbagelagte køretøjskilometer og optimere udnyttelsen af flåden
	e) foranstaltninger til at fremme bæredygtige mobilitetsalternativer, herunder offentlig transport, tilbud til kollektiv mobilitet, aktiv mobilitet, brug af almindelige cykler og elcykler samt jernbanetransport, i relevant omfang
	g) indkøbs- og leasingpolitikker, der er i overensstemmelse med målene i denne

forordning

h) foranstaltninger til overvågning, rapportering og verificering af fremskridt med gennemførelsen af planen.

4. Virksomhedsplanen for flådemobilitet omfatter, i relevant og forholdsmæssigt omfang, mellemliggende delmål for 2030 og 2035 og en tidsplan for gennemførelsen.

5. Store virksomheder vedtager deres første mobilitetsplan for deres flåde senest to år efter datoen for denne forordnings anvendelse samt reviderer og ajourfører planen mindst hvert tredje år derefter.

6. Medlemsstaterne sikrer, at store virksomheder indsender deres virksomhedsplaner for flådemobilitet og eventuelle efterfølgende ajourføringer til den nationale kompetente nationale myndighed.

7. Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder yder vejledning og, i relevant omfang, standardiserede skabeloner for at fremme udarbejdelse og rapportering af mobilitetsplaner for firmaflåder.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at fastsætte fælles rapporteringskrav, indikatorer og skabeloner for virksomhedsplaner for flådemobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.	
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.	
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to	

måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. fr

Ændringsforslag 446
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
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle	

aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Ændringsforslag 447
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller	

Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Begrundelse

Denne artikel bør udgå i overensstemmelse med sletningen af artikel 4. Eftersom den delegerede beføjelse vedrører

en bestemmelse, der giver anledning til betænkeligheder med hensyn til nærhedsprincippet og uretmæssigt griber ind i medlemsstaternes støttende

ordninger, er der ikke behov for at tildele Kommissionen gennemførelsesbeføjelser.

Ændringsforslag 448
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.	
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.	
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet	

har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Begrundelse

Denne artikel bør udgå som en konsekvensændring efter udeladelsen af artikel 4, som fjerner den underliggende beføjelse for delegerede retsakter. Da der ikke foreligger en materiel delegering, er denne proceduremæssige bestemmelse ikke længere nødvendig.

Ændringsforslag 449
Urmas Paet

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får	

virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Ændringsforslag 450
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i	

denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Ændringsforslag 451
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 5	***udgår***
Udøvelse af delegerede beføjelser	
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.	
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.	

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Ændringsforslag 452
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
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 453
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
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede	***udgår***

retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Or. en

Ændringsforslag 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel ***2, stk. 2***, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].	2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel ***4b, stk. 8***, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt dato = datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Or. en

Ændringsforslag 455
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
Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
3. Den i artikel 5, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere	***udgår***

tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Or. en

Ændringsforslag 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
3. Den i artikel ***5, stk. 3***, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	3. Den i artikel ***4b, stk. 8***, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegeringen af den beføjelse, der fremgår af den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Or. en

Ændringsforslag 457
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 3 – litra a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	a) Kommissionen vedtager, i relevant omfang, delegerede retsakter for yderligere at præcisere harmoniserede regler vedrørende gennemsigtigheds-, tilgængeligheds- og interoperabilitetskrav for oplysninger om sundhedstilstanden for batterier til elkøretøjer under hensyntagen til den teknologiske

udvikling, forordning (EU) 2023/1542 og relevante internationale standarder.

Or. en

Ændringsforslag 458
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
Artikel 5 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2026 om bedre lovgivning.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 459
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
Artikel 5 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 460
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
Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel ***5, stk. 3***, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.	6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel ***4b, stk. 8***, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Or. en

Ændringsforslag 462
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6a. Hver medlemsstat forelægger en national gennemførelsesplan med beskrivelse af de foranstaltninger, som er indført eller planlagt for at nå de nationale mål, der er fastsat i denne forordning, herunder, i relevant omfang, foranstaltninger til at støtte økonomisk overkommelighed, udvikling af markedet for brugte produkter og gennemsigtighed. Medlemsstaternes rapportering omfatter oplysninger om:
	a) tilgængeligheden af brugte nulemissionskøretøjer
	b) foranstaltninger til at støtte økonomisk overkommelighed og tilgængelighed af løsninger til nulemissionsmobilitet
	c) at forbrugerne uden yderligere omkostninger har adgang til gennemsigtige oplysninger om elkøretøjsbatteriers sundhedstilstand.

Or. en

Ændringsforslag 463
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 6	***udgår***

Overvågning og rapportering	
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	

Or. en

Ændringsforslag 464
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år ***forelægger*** hver medlemsstat ***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 til*** denne forordning.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år ***fremsætter*** hver medlemsstat***, efter at have meddelt sin nationale strategi,*** en national plan ***for Kommissionen*** med en ***udførlig*** beskrivelse ***af både*** de foranstaltninger***, der allerede er iværksat, og de foranstaltninger, den påtænker at vedtage i overensstemmelse med de mål, der forfølges med*** denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 465

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
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest ***den 28. februar 2028*** og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning***.	Senest ***i 2030*** og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre***, jf. artikel 3***.

Or. en

Ændringsforslag 466
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år ***forelægger*** hver medlemsstat 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 til denne forordning***.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år ***kan*** 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 ***begrænse udledning fra firmabilflåden***.

Or. en

Ændringsforslag 467
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år ***forelægger*** hver medlemsstat 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 til denne forordning.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år ***kan*** 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 til denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 468
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 ***til denne forordning***.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre***, under hensyntagen til de vejledende*** nationale mål, der er fastsat i bilaget ***som referencepunkter til støtte for fremskridt hen imod målene i dette direktiv***.

Or. en

Begrundelse

Dette ændringsforslag tilpasser overvågning og rapportering til de nationale måls vejledende karakter og sikrer, at nationale planer og rapportering tjener til at støtte og overvåge fremskridt hen imod direktivets mål frem for at påvise overholdelse af bindende forpligtelser. Derved bevares gennemsigtighed og opfølgning, samtidig med at der undgås en uforholdsmæssig stor forvaltningsbyrde. Det præciseres endvidere, at der i rapporteringen bør tages behørigt hensyn til køretøjer, som kører på kulstoffattige brændstoffer, i relevant omfang, i overensstemmelse med en teknologiåben tilgang.

Ændringsforslag 469
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat Kommissionen en national plan ***i overensstemmelse med kravene i artikel 6a*** med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at nå de ***ikkebindende*** nationale mål, der er fastsat i bilaget til denne forordning.

Or. en

Begrundelse

For at støtte medlemsstaterne med udarbejdelse af nationale planer bør Kommissionen give dem vejledning svarende til udviklingen af nationale politikrammer inden for rammerne af AFIR.

Ændringsforslag 470
Markus Ferber

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat Kommissionen en national plan med en beskrivelse af de foranstaltninger, den har indført, og de foranstaltninger, den planlægger at gennemføre for at ***arbejde hen imod*** de nationale mål, der er fastsat i bilaget til denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	***1.*** Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat Kommissionen ***et udkast til*** 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 til denne forordning. ***Den enkelte medlemsstat sikrer overensstemmelse mellem sit udkast til en national plan og sin ajourførte integrerede nationale energi- og klimaplan, jf. artikel 14, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1999.***

Or. en

Ændringsforslag 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning. ***Denne plan skal desuden omfatte et særligt afsnit, som beskriver de planlagte eller vedtagne foranstaltninger til udvikling af brugtmarkedet for***

nulemissionskøretøjer på deres område, og som mindst omfatter:

i) foranstaltninger til at støtte tilgængelighed og økonomisk overkommelighed af brugte nulemissionskøretøjer såsom skatteincitamenter

ii) foranstaltninger til at støtte sociale leasingordninger, herunder baseret på brugte nulemissionskøretøjer, bl.a., i relevant omfang, gennem anvendelse af tilgængelige EU-finansieringsinstrumenter, navnlig Den Sociale Klimafond, som oprettet ved forordning (EU) 2023/955

iii) foranstaltninger til at støtte udbredelse af eftermonterede lette erhvervskøretøjer for små og mellemstore virksomheder samt mikrovirksomheder

iv) foranstaltninger til at støtte udvikling af ladeinfrastruktur, som er tilgængelig for brugere af brugte nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 473
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning. ***De nationale planer omfatter, bortset fra for store virksomheder, foranstaltninger for virksomheder til at fremme indførelse***

af nulemissionskøretøjer og tilskynde til multimodalitet såsom sociale leasingordninger for små elkøretøjer, leasing af firmacykler og mobilitetsbudgetter, der tilskynder til anvendelse af offentlig transport, for at imødekomme nye private og erhvervsmæssige mobilitetskrav på bæredygtig vis.

Or. en

Begrundelse

To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.

To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.

Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.

Ændringsforslag 474
Rosa Serrano Sierra

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2028 og derefter	Senest den 28. februar 2028 og derefter

hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning.	hvert andet år forelægger hver medlemsstat 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 til denne forordning. ***Nationale planer omfatter en vurdering af ladeinfrastruktur og netkapacitet ved større transportknudepunkter, herunder lufthavne.***

Or. en

Ændringsforslag 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1a. De nationale planer, jf. stk. 1, omfatter mindst følgende elementer:
	a) en vurdering af den nuværende situation for og fremtidige udvikling af den nationale skatteordning for erhvervskøretøjer, herunder foranstaltninger til at støtte udbredelse af nulemissionserhvervskøretøjer
	b) en vurdering af den nuværende situation og fremtidige udvikling på det nationale marked for nulemissionskøretøjer til erhverv, herunder virkningerne på markedet for brugte køretøjer
	c) politikker og foranstaltninger, som er nødvendige for at nå de mål, der er omhandlet i bilag I, opført særskilt som kortsigtede (inden for 12 måneder) og langsigtede (op til fem år) foranstaltninger, herunder et system med økonomiske sanktioner, hvis store virksomheder ikke træffer de nødvendige foranstaltninger for at øge deres andel af

nye nulemissionskøretøjer til erhverv

d) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at sikre, at behovet for ladeinfrastruktur til nulemissionskøretøjer opfyldes, navnlig til opladning på arbejdspladsen og i hjemmet, hvilket tilskynder til udbredelse af intelligente ladeløsninger og tovejsladeløsninger

e) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at fremme markedet for brugte nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
for S&D-Gruppen

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	De nationale planer omfatter mindst følgende elementer:
	a) en vurdering af den nuværende situation og fremtidige udvikling på det nationale marked for nul- og lavemissionskøretøjer til erhverv, herunder virkningerne på markedet for brugte køretøjer
	b) en vurdering af den nuværende situation og den fremtidige udvikling af den nationale skatteordning for erhvervskøretøjer
	c) politikker og foranstaltninger, som er nødvendige for at nå de mål, der er omhandlet i bilag I, opført særskilt i kortsigtede (inden for 12 måneder) og langsigtede (op til fem år) foranstaltninger
	d) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at sikre, at behovet for

ladeinfrastruktur til nul- og lavemissionskøretøjer opfyldes, navnlig til opladning på arbejdspladsen og i hjemmet, herunder støtte til flåde- og netoperatører til at indføre elkøretøjer og tilhørende ladeinfrastruktur, der kan anvendes til intelligent opladning og/eller tovejsopladning

e) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at fremme markedet for brugte nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 477
Daniel Attard

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Ved udarbejdelsen af EU's retningslinjer og vurderingen af prioriteter for økonomisk støtte fokuserer Kommissionen navnlig på ømedlemsstater, regioner i den yderste periferi og øområder, som har strukturelle transport- og energikonnektivitetsbegrænsninger. Kommissionen fremmer disse områders adgang til EU's finansieringsinstrumenter til at støtte ladeinfrastruktur, intelligente net, integrering af elektricitet fra vedvarende energikilder og udbredelse af nulemissionsflåder.

Or. en

Ændringsforslag 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1b. Kommissionen vurderer udkastene til nationale planer og kan fremsætte henstillinger til medlemsstaterne. Disse henstillinger fremsættes senest seks måneder efter forelæggelsen af de udkast til nationale planer, der er omhandlet i stk. 1. Disse henstillinger kan navnlig omhandle tilstrækkeligheden og målretningen af politikker og foranstaltninger vedrørende nationale mål.

Or. en

Ændringsforslag 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	1c. Den enkelte medlemsstat tager behørigt hensyn til eventuelle henstillinger fra Kommissionen, jf. stk. 1b, og forelægger Kommissionen en endelig national plan senest ni måneder efter forelæggelsen af sit udkast til en national plan, jf. stk. 1.

Or. en

Ændringsforslag 480
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter ***fastsætter hver medlemsstat*** det samlede antal ***nye*** erhvervskøretøjer, der er	Senest den 28. februar 2031 og hvert ***andet*** år derefter ***indberetter medlemsstaterne til Kommissionen*** det samlede antal

registreret af store virksomheder på ***dens*** område i det ***foregående*** kalenderår, opdelt ***på biler*** og varevogne, ***og andelen*** af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse ***kategorier og fremsender dem til Kommissionen***.	***nyregistrerede*** erhvervskøretøjer, der er ***opført*** af store virksomheder på ***deres*** område i det ***forrige*** kalenderår, opdelt ***efter personbiler*** og varevogne, ***sammen med de respektive andele*** af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder dem, der drives af kulstoffattige brændstoffer,*** i hver af disse køretøjsklasser.

Or. en

Ændringsforslag 481
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
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	***Tre år efter forelæggelsen af den nationale plan*** og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen. ***Kommissionen kan oprette en mekanisme til udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne.***

Or. en

Ændringsforslag 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

Senest den 28. februar ***2031*** og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	***2.*** Senest den 28. februar ***i året efter denne forordnings ikrafttræden*** og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 483
Isabelle Le Callennec

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar ***2031*** og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	Senest den 28. februar ***2028*** og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen. ***Senest ved udgangen af juli 2028 og derefter hvert andet år hører Kommissionen medlemsstaterne og de relevante interessenter, navnlig erhvervsdrivende i bilindustrien, om anvendelsen af denne forordning. På grundlag af de nationale planer og resultatet af denne høring offentliggør Kommissionen vejledende retningslinjer, som udpeger effektive offentlige politiske instrumenter.***

Or. en

Ændringsforslag 484
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af ***nulemissionskøretøjer*** i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen ***sammen med data om antallet af firmacykler, der er anskaffet ved hjælp af økonomiske støtteordninger til køb og leasing***.

Or. en

Ændringsforslag 485
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, ***og*** andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, ***samt*** andelen af nul- og lavemissionskøretøjer***, herunder køretøjer, der kører på kulstoffattige brændstoffer, som er de brændstoffer, der er defineret i direktiv (EU) 2018/2001, og som opfylder kriterierne i artikel 29, 29a og 31 i nævnte direktiv og tilhørende delegerede retsakter,*** i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.

Or. en

Begrundelse

Dette ændringsforslag tilpasser overvågning og rapportering til de nationale måls vejledende karakter og sikrer, at nationale planer og rapportering tjener til at støtte og overvåge fremskridt hen imod direktivets mål frem for at påvise overholdelse af bindende forpligtelser. Derved bevares gennemsigtighed og opfølgning, samtidig med at der undgås en uforholdsmæssig stor forvaltningsbyrde. Det præciseres endvidere, at der i rapporteringen bør tages behørigt hensyn til køretøjer, som kører på kulstoffattige brændstoffer, i relevant omfang, i overensstemmelse med en teknologiåben tilgang.

Ændringsforslag 486
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler ***og varevogne***, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer ***i hver af disse kategorier*** og fremsender dem til Kommissionen.	Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer og fremsender dem til Kommissionen.

Or. fr

Ændringsforslag 487
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af ***nul-***	Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter fastsætter hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af

og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	***køretøjer, der kører på vedvarende energi,*** i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 488
Jacek Ozdoba
for ECR-Gruppen
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter ***fastsætter*** hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.	Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter ***kan*** hver medlemsstat ***fastsætte*** det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 489
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter ***fastsætter*** hver medlemsstat det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til	Senest den 28. februar 2031 og hvert år derefter ***kan*** hver medlemsstat ***fastsætte*** det samlede antal nye erhvervskøretøjer, der er registreret af store virksomheder på dens område i det foregående kalenderår, opdelt på biler og varevogne, og andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i hver af disse kategorier og fremsender dem til

Kommissionen.	Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2a. For hvert kalenderår registrerer den enkelte medlemsstat oplysninger for hver ny personbil og hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres som et erhvervskøretøj på dens område. Disse oplysninger omfatter navnet på den juridiske enhed, der registrerer køretøjet, de specifikke CO_2-emissioner, massen i køreklar stand og drivlinjetypen, som specificeret i typeattesten.

Or. en

Ændringsforslag 491
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	For hvert kalenderår registrerer den enkelte medlemsstat oplysninger for hver ny personbil og hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres som et erhvervskøretøj på dens område. Disse oplysninger omfatter navnet på den juridiske enhed, der registrerer køretøjet, de specifikke CO_2-emissioner, massen i køreklar stand og drivlinjetypen, som specificeret i typeattesten.

Or. en

Ændringsforslag 492
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Ved udarbejdelse af deres nationale planer sikrer medlemsstaterne også passende inddragelse af regionale og lokale myndigheder, tager hensyn til regionale og lokale forhold, er særligt opmærksomme på mindre udviklede områder, navnlig hvad angår ladeinfrastruktur, og respekterer nærhedsprincippet ved at give tilstrækkelig fleksibilitet til valgmuligheder for gennemførelse nationalt og lokalt.

Or. en

Begrundelse

De foreslåede tilføjelser vedrører mere overordnede gennemførelsesprincipper, inddragelse af interessenter og territoriale hensyn.

Ændringsforslag 493
Rosa Serrano Sierra

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Ved opfyldelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i henhold til denne forordning tager medlemsstaterne hensyn til koordineringen mellem denne forordning, forordning (EU) 2023/1804 og udviklingsplaner for nationale net.

Or. en

Ændringsforslag 494
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Senest den 28. februar 2028 og derefter hvert andet år vurderer medlemsstaterne også forordningens økonomiske indvirkning på virksomheder i bilindustrien og indberetter disse data til Kommissionen, som tager hensyn hertil, hvis en revision af forordningen viser sig at være nødvendig.

Or. fr

Ændringsforslag 495
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
Artikel 6 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Fra denne forordnings ikrafttræden skal Kommissionen hvert andet år undersøge forordningens indvirkning på erhvervsflådesektoren og vurdere fremkomsten af markedet for brugte elkøretøjer med særlig vægt på ændringer i restværdien af elektriske køretøjer. Den skal aflægge rapport om sine vigtigste resultater til Europa-Parlamentet og Rådet. Hvis denne vurdering afdækker uforholdsmæssigt store virkninger eller betydelige vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen, foreslår Kommissionen en revision af denne forordning.

Or. fr

Ændringsforslag 496
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Fra denne forordnings ikrafttræden foretager Kommissionen hvert andet år en vurdering af dens direkte og indirekte virkninger for SMV'er, mikrovirksomheder og private forbrugere og forelægger en rapport om sine vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet. Hvis denne vurdering afdækker uforholdsmæssigt store virkninger eller betydelige vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen, foreslår Kommissionen en revision af denne forordning.

Or. fr

Ændringsforslag 497
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	For at sikre, at små og mellemstore virksomheder (SMV'er) og fysiske personer udelukkes fra anvendelsesområdet, registrerer medlemsstaterne følgende konkrete datapunkter:
	a) Registrantens status: Hvorvidt den enhed, i hvis navn køretøjet er registreret, er en stor virksomhed eller en finansiel formidler (f.eks. et leasing- eller

udlejningsfirma).

b) Slutbrugerens status: Hvis registranten er en finansiel formidler, registreres leasingtagerens eller slutbrugerens status som enten:

i) stor virksomhed

ii) mikrovirksomhed

iii) lille virksomhed

iv) mellemstor virksomhed

v) fysisk person.

Nævneren for mål for overholdelse omfatter kun køretøjer, hvor registranten og slutbrugeren er registreret som en stor virksomhed.

Or. en

Ændringsforslag 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2b. For at sikre, at små og mellemstore virksomheder (SMV'er) og fysiske personer udelukkes fra anvendelsesområdet, registrerer medlemsstaterne følgende konkrete datapunkter:
	i) Registrantens status: Hvorvidt den enhed, i hvis navn køretøjet er registreret, er en stor virksomhed eller en finansiel formidler
	ii) Slutbrugerens status: Hvis registranten er en finansiel formidler, registreres leasingtagerens eller slutbrugerens status som enten:
	a) stor virksomhed
	b) mikrovirksomhed

c) lille virksomhed

d) mellemstor virksomhed

d) fysisk person.

Nævneren for overholdelse af de nationale mål omfatter kun køretøjer, hvor registranten eller slutbrugeren er en stor virksomhed.

Or. en

Ændringsforslag 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	2c. Senest den 28. februar hvert år fastlægger medlemsstaterne de oplysninger, som er indsamlet i henhold til stk. 3 og 4, for det foregående kalenderår og fremsender dem til Kommissionen. Dataene fremsendes i et standardiseret digitalt format, som fastsættes af Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 500
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Senest den 28. februar hvert år fastlægger medlemsstaterne de oplysninger, som er indsamlet i henhold til stk. 1 og 2, for det foregående kalenderår og fremsender dem til Kommissionen. Dataene fremsendes i et standardiseret digitalt

format, som fastsættes af Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 501
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Kommissionen fører et offentligt tilgængeligt register over de data, som medlemsstaterne har rapporteret i medfør af denne artikel. Senest den 30. juni hvert år offentliggør Kommissionen for hver medlemsstat:
	a) det samlede antal nye virksomhedsregistreringer foretaget af store virksomheder
	b) andelen af nulemissionskøretøjer i disse registreringer
	c) fremskridtene hen imod de nationale mål, som er fastsat i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 502
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Medlemsstaterne sikrer, at de fremsendte data er korrekte og fuldstændige, og stiller et kontaktpunkt til rådighed for Kommissionen med henblik på at reagere på fejl eller udeladelser.

Or. en

Ændringsforslag 503
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2 f (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre datakravene og -parametrene i denne rapporteringsramme.

Or. en

Ændringsforslag 504
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6a
	1) De nationale planer omfatter mindst følgende elementer:
	a) en vurdering af den nuværende situation og fremtidige udvikling på markedet for så vidt angår udbredelsen på nul- og lavemissionsmarkedet blandt virksomheder, herunder virkningerne på markedet for brugte køretøjer
	b) en vurdering af de forskellige typer af firmaflåder, navnlig med hensyn til udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer, de foranstaltninger, der allerede er truffet, og de udfordringer, de har
	c) politikker og foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at de mål, der er omhandlet i artikel 3, nås, bortset fra anvendelsen af virksomhedsspecifikke mål

d) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at fjerne hindringer for udbredelse af nulemissionskøretøjer på markedet for brugte køretøjer

e) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at sikre, at behovene for ladeinfrastruktur for de forskellige typer af firmaflåder opfyldes, herunder for mobilitetsknudepunkter såsom lufthavne, jernbanestationer og varevognsdepoter

f) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at forberede elnettet på den forventede stigning i energiefterspørgslen

g) planlagte eller vedtagne foranstaltninger til at fremme markedet for brugte køretøjer med nul- og lavemissionskøretøjer.

2) Hver medlemsstat offentliggør sit udkast til en national plan og sikrer, at offentligheden og alle interesserede parter tidligt og effektivt får mulighed for at deltage i udarbejdelsen af nationale planer.

3) Kommissionen udsteder retningslinjer til medlemsstaterne om fremmende foranstaltninger til at fremskynde udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, herunder henstillinger til reform af budgetrammen og bedste praksis i EU for forskellige typer af firmaflåder og foranstaltninger til at støtte brugtmarkedet. Ved udarbejdelse og ajourføring af sådanne retningslinjer sikrer Kommissionen, at foranstaltningerne er differentierede, forholdsmæssige og evidensbaserede, idet der tages hensyn til de konkrete driftsmæssige, tekniske og økonomiske karakteristika for forskellige kategorier af firmaflåder.

Kommissionen bistås af et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, jf. forordning (EU) nr. 182/2011. Udvalget muliggør

koordinering og udveksling af bedste praksis og tilvejebringer input til udarbejdelse og ajourføring af den vejledning, som er omhandlet i dette stykke, under hensyntagen til mangfoldigheden af nationale markeder og flådesammensætninger. Desuden sikrer Kommissionen struktureret og løbende inddragelse af interessenter i udarbejdelse og ajourføring af vejledningen.

Or. en

Begrundelse

For at støtte medlemsstaterne med udarbejdelse af nationale planer foreslår vi at give dem mere vejledning i lighed med de nationale politikrammer i AFIR. Dette omfatter bl.a. vejledning i, hvordan man vurderer markedet for firmaflåder, og hvilke foranstaltninger der skal gennemføres.

Ændringsforslag 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6a
	Offentlig information, kommunikation og synlighed
	1. Kommissionen offentliggør udkastene til nationale planer, dens henstillinger og den endelige nationale plan og ajourfører dem på en særlig webside på Kommissionens websted.
	2. Kommissionen offentliggør de oplysninger, der indsamles i henhold til artikel 6, stk. 3 og 4, og ajourfører dem i åbne, maskinlæsbare formater, jf. artikel 5, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024, som gør det muligt at sortere, søge i, udtrække, sammenligne og genanvende data.

3. Medlemsstaterne gennemfører informations- og kommunikationstiltag rettet mod:

a) store virksomheder, der beskriver alle former for økonomisk støtte, som er til rådighed for store virksomheder til køb, leasing, leje, afbetalingskøb, forsikring, opladning eller drift af nulemissionskøretøjer til erhverv

b) offentligheden med hensyn til de foranstaltninger og den økonomiske støtte, der er til rådighed for udvikling af et konkurrencedygtigt brugtmarked for nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 506
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6a
	Overholdelse af krav
	Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af store virksomheders overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
	Senest den [indsæt dato] og hvert år derefter offentliggør medlemsstaterne en liste over store virksomheder, der ikke har opfyldt forpligtelserne for denne forordning i det foregående kalenderår, herunder oplysninger om arten og omfanget af den manglende overholdelse.

Or. en

Ændringsforslag 507
Volker Schnurrbusch

Forslag til forordning
Artikel 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6a
	Rapport fra Kommissionen
	Senest den [indsæt dato: Tre år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] foretager Kommissionen en evaluering af denne forordnings direkte og indirekte økonomiske indvirkning på SMV'er i lyset af de mål, den forfølger, og forelægger en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. de

Ændringsforslag 508
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6a
	Rapport fra Kommissionen
	Senest den [indsæt dato: Tre år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] foretager Kommissionen en evaluering af denne forordnings direkte og indirekte økonomiske indvirkning på SMV'er i lyset af de mål, den forfølger, og forelægger en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. de

Ændringsforslag 509
Daniel Attard

Forslag til forordning
Artikel 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6a
	Senest den 28. februar 2028 og hvert andet år derefter vurderer Kommissionen denne forordnings indvirkning på tilgængelighed og økonomisk overkommelighed af brugte nulemissionskøretøjer i alle medlemsstater, herunder import fra tredjelande, og evaluerer, om der er behov for yderligere foranstaltninger for at sikre afbalanceret markedsadgang i EU.

Or. en

Begrundelse

Små og perifere markeder er stærkt afhængige af strømmen af brugte køretøjer. Uden tilstrækkelig tilgængelighed af brugte produkter indebærer omstillingen en risiko for at skabe ulige adgang til rene mobilitetsløsninger i medlemsstaterne.

Ændringsforslag 510
Zala Tomašič

Forslag til forordning
Artikel 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6b
	Senest den ... [Publikationskontoret: indsæt dato: to år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] og hvert andet år derefter foretager Kommissionen en evaluering af denne forordnings direkte og indirekte økonomiske indvirkning på

SMV'er og private forbrugere i lyset af de mål, den forfølger, og forelægger en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. en

Begrundelse

SMV'er er stærkt afhængige af leasede og lejede køretøjer og påvirkes indirekte af denne forordning. SMV-mobilitetsudbydere såsom logistikvirksomheder leverer ofte til større flåder og er også omfattet indirekte. Forordningen vil i høj grad påvirke SMV'er, hvilket kræver en tilbundsgående analyse fra Kommissionens side. Forbrugerne påvirkes ligeledes, da de fleste udlejningskunder er privatpersoner, og forbrugerfinansierede køretøjer ofte registreres af finansieringsselskaber.

Ændringsforslag 511
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6b
	Nationale planer for alternative transportformer
	Senest den [dato] udarbejder og forelægger hver medlemsstat Kommissionen en national plan med foranstaltninger til at fremme og udvikle alternative transportformer for arbejdstagere med det formål at mindske afhængigheden af individuelt ejede køretøjer og erhvervskøretøjer. Den nationale plan omfatter foranstaltninger til at:
	a) forbedre tilgængelighed af, adgang til og kvaliteten af offentlige transporttilbud
	b) støtte udviklingen og udbredelsen af løsninger til kollektiv mobilitet, herunder delebiler, samkørsel og tjenester til kollektiv mikromobilitet
	c) fremme aktive transportformer, herunder gang og cykling, navnlig med

henblik på pendling

d) tilskynde arbejdsgivere til at vedtage planer for bæredygtig mobilitet og incitamenter til arbejdstagere til at anvende alternative transportformer

e) forbedre integreringen og interoperabiliteten af forskellige transportformer og -tilbud

f) overvåge fremskridt og vurdere effektiviteten af de gennemførte foranstaltninger.

Medlemsstaterne ajourfører den nationale plan mindst hvert andet år og forelægger den ajourførte plan for Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6b
	Kommissionsrapport
	Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet sammen med den rapport, der er omhandlet i artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242, hvori den vurderer, om særlige foranstaltninger til at stimulere udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer i EU anses for at være nødvendige, navnlig for så vidt angår EU's klimamål for 2040 og Unionens mål om klimaneutralitet i 2050, jf. forordning (EU) 2021/1119. Denne rapport ledsages om nødvendigt af et forslag til en retsakt.

Or. en

Ændringsforslag 513
Daniel Attard

Forslag til forordning
Artikel 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6b
	Senest den 28. februar 2028 og hvert andet år derefter overvåger Kommissionen tilgængeligheden af højrestyrede nulemissionskøretøjer og økonomisk overkommelighed af køretøjsmodeller, der bringes i omsætning i mindre og perifere medlemsstater, og foreslår, i relevant omfang, foranstaltninger til at afhjælpe væsentlige forsyningsforvridninger.

Or. en

Begrundelse

Nogle medlemsstater har strukturelle forsyningsbegrænsninger som følge af reducerede produktionsmængder for højrestyrede køretøjer. Omstillingen bør ikke mindske adgang til økonomisk overkommelige rene køretøjer på disse markeder.

Ændringsforslag 514
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 6 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6c
	Nationale planer for lade- og lasteinfrastruktur
	Senest den [dato] udarbejder den enkelte medlemsstat en national plan for etablering og udvidelse af den lade- og lasteinfrastruktur, som er nødvendig for at støtte omstillingen til nul- og

lavemissionstransport, og fremsender den til Kommissionen. Den nationale plan omfatter foranstaltninger til at:

a) sikre tilstrækkelig dækning af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur for personbiler og varevogne på hele det nationale område

b) støtte etableringen af ladeinfrastruktur på arbejdspladser, i erhvervsområder og beboelsesejendomme

c) fremme udviklingen af intelligente ladeløsninger og integrering af ladeinfrastruktur i elsystemet d) identificere og afhjælpe hindringer for udbredelse af lade- og lasteinfrastruktur, herunder administrative, lovgivningsmæssige og netrelaterede hindringer

e) støtte udviklingen af infrastruktur til betjening af byområder, landdistrikter og fjerntliggende områder

f) overvåge etableringen af infrastruktur og vurdere fremskridt hen imod nationale mål og EU-mål.

Medlemsstaterne ajourfører den nationale plan mindst hvert andet år og forelægger den ajourførte plan for Kommissionen.

Or. en

Ændringsforslag 515
Daniel Attard

Forslag til forordning
Artikel 6 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 6c
	Senest den 28. februar 2028 og hvert andet år derefter vurderer Kommissionen samspillet mellem denne forordning og anvendelsen af statsstøttereglerne i henhold til den generelle

gruppefritagelsesforordning og de minimis-forordningen med henblik på at forenkle administrative krav, opnå retssikkerheden og fremme adgang til støtteforanstaltninger, som støtter udbredelse af nulemissionskøretøjer.

Or. en

Begrundelse

De nuværende krav i den generelle gruppefritagelsesforordning skaber store administrative byrder og retsusikkerhed for flådeoperatører og offentlige myndigheder, navnlig for så vidt angår beregninger af støtteintensitet og behov for incitamentsvirkning.

Ændringsforslag 516
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 7	***udgår***
Gennemgang	
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	

Or. en

Ændringsforslag 517
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Forslag til forordning
Artikel 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 7	***udgår***
Gennemgang	
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	

Or. en

Ændringsforslag 518
Adrian-George Axinia

Forslag til forordning
Artikel 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 7	***udgår***
Gennemgang	
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	

Or. en

Ændringsforslag 519
Carlo Fidanza

Forslag til forordning
Artikel 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

Artikel 7	***udgår***
Gennemgang	
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	

Or. en

Begrundelse

Artikel 7 bør udgå for at sikre overensstemmelse med vejledende nationale mål og den forholdsmæssige forvaltningstilgang. En præskriptiv revisionsklausul, der foregriber målrevisioner, er unødvendig, når målene er referencepunkter og ikke bindende forpligtelser. Regelmæssig rapportering fra medlemsstaterne er tilstrækkelig til, at Kommissionen kan foretage en vurdering, mens eventuelle fremtidige lovgivningsmæssige revisioner bør følge de almindelige EU-procedurer.

Ændringsforslag 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december ***2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035***.	Senest den 31. december ***2028 forelægger Kommissionen en tilbundsgående vurderingsrapport om modenheden og den finansielle stabilitet på markedet for brugte nulemissionskøretøjer. Hvis den gennemsnitlige restværdi af brugte elektriske køretøjer bliver mere end 20 % lavere end fremskrivningerne for 2025, udsættes 2030-målene i artikel 3 med tre år***.

Or. fr

Begrundelse

Målet er hurtigt at vurdere levedygtigheden af elektriske køretøjer på brugtmarkedet for at øge synligheden og sikkerheden for fagfolk i sektoren.

Ændringsforslag 521
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december ***2032*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** for perioden efter 2035.	Senest den 31. december ***2030*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af ***nulemissionskøretøjer*** for perioden efter 2035***, og, hvis det er relevant, om indførelse af obligatoriske krav om intelligent opladning og tovejsopladning for perioden efter 2035***. ***Ved revisionen evalueres de foranstaltninger, som medlemsstaterne har gennemført for at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer, med henblik på at fastlægge yderligere retningslinjer og vurdere gennemførligheden af at udvide anvendelsesområdet til andre køretøjsklasser såsom tunge køretøjer.***

Or. en

Begrundelse

The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.

Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review

must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.

Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.

Ændringsforslag 522
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
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest ***den 31. december 2032*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf***, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035***.	Senest ***i 2035*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf ***under hensyntagen til den teknologiske udvikling, udbredelsen af infrastruktur, økonomisk overkommelighed, industriens konkurrenceevne og driftsmæssige realiteter***.

Or. en

Ændringsforslag 523
Isabelle Le Callennec

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december ***2032*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf,	Senest den 31. december ***2030*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf,

herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.

Or. en

Ændringsforslag 524
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
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december ***2032*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	Senest den 31. december ***2030*** gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.

Or. fr

Ændringsforslag 525
Markus Ferber

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf***, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035***.	Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf.

Or. en

Ændringsforslag 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag ***om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035***.	Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag ***med henblik på at udvide dens anvendelsesområde til navnlig at omfatte mellemstore virksomheder med store firmaflåder***.

Or. en

Ændringsforslag 527
Yvan Verougstraete

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf***,*** ***herunder*** med henblik på fastsættelse af mål for andelen af ***nul- og lavemissionskøretøjer*** for perioden efter 2035.	Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf med henblik på fastsættelse af mål for andelen af ***nulemissionskøretøjer*** for perioden efter 2035.

Or. en

Ændringsforslag 528
Dario Tamburrano

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	Senest den 31. december 2032 gennemgår Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035. ***Revisionen omfatter en vurdering af:***
	a) muligheden for at udvide denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte yderligere køretøjsklasser, herunder tunge køretøjer
	b) udviklingen med hensyn til vurdering, gennemsigtighed og verificering af sundhedstilstanden for batterier til elkøretøjer
	c) behovet for harmoniserede EU-krav vedrørende gennemsigtighed og verificering af sundhedstilstanden for batterier til elkøretøjer under hensyntagen til den teknologiske udvikling, forordning (EU) 2023/1542 og relevante internationale standarder
	d) samspillet mellem denne forordning og fremtidig EU-lovgivning om teknisk kontrol, køretøjsinspektion og batteriers bæredygtighed.

Or. en

Ændringsforslag 529
Rosa Serrano Sierra

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Senest den 31. december 2032 gennemgår	Senest den 31. december 2032 gennemgår

Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035.	Kommissionen denne forordning og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring heraf, herunder med henblik på fastsættelse af mål for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer for perioden efter 2035. ***Ved revisionen vurderes sammenhængen med forordning (EF) nr. 2023/1804.***

Or. en

Ændringsforslag 530
Li Andersson

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1 – afsnit 1 (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Senest den 31. december 2027 og sideløbende med revisionen af forordning (EU) 2019/1242 forelægger Kommissionen et nyt lovgivningsforslag for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at øge store virksomheders indkøb af nulemissionsfragt.

Or. en

Ændringsforslag 531
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Efter enhver anvendelse af målene i artikel 3 gennemgår Kommissionen årligt denne forordnings indvirkning på den europæiske bilindustri, navnlig på produktion, beskæftigelse, leverandører, forskning og udvikling, investeringer, placeringsbeslutninger, køretøjspriser,

leasingsatser, restværdier, markeder for brugte biler, konkurrenceevne, handelsbalance, afhængighed af råstoffer, batteriafhængighed og Unionens strategiske autonomi.

Or. de

Begrundelse

Artikel 7 skaber en downstreamsikkerhedsforanstaltning, hvis målene efterfølgende overhovedet aktiveres. Den erstatter ikke den tidligere pausemekanisme, men supplerer den. Udløbsklausulen forhindrer, at mangelfuld eller skadelig regulering fortsætter på lang sigt.

Ændringsforslag 532
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
Artikel 7 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Hvis den periodiske evaluering af reglerne, der foretages hvert andet år, viser uforholdsmæssigt store virkninger eller betydelige vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen, forelægger Kommissionen, hvor det er relevant, en revision af denne forordning.

Or. fr

Ændringsforslag 533
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Kommissionen undersøger også årligt, om betingelserne for en forholdsmæssig anvendelse af målene fortsat er opfyldt. I

den forbindelse skal den navnlig tage hensyn til opladnings- og netinfrastruktur, elpriser, tilgængelighed af køretøjer, markedsudbredelse, efterspørgselsudvikling, livscykluspåvirkninger, den globale emissionsudvikling, foranstaltningens målbare merværdi samt tilgængeligheden af mindre indgribende, teknologiåbne alternativer.

Or. de

Begrundelse

Artikel 7 skaber en downstreamsikkerhedsforanstaltning, hvis målene efterfølgende overhovedet aktiveres. Den erstatter ikke den tidligere pausemekanisme, men supplerer den. Udløbsklausulen forhindrer, at mangelfuld eller skadelig regulering fortsætter på lang sigt.

Ændringsforslag 534
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Hvis Kommissionen konstaterer betydelige negative indvirkninger på den europæiske bilindustri, forsyningskæder, beskæftigelse, virksomheder, forbrugere eller skatteydere, fremsætter den straks et lovgivningsforslag om suspension, ændring eller ophævelse af målene. Indtil der er truffet afgørelse om dette lovgivningsforslag, må målene ikke strammes, og der må ikke pålægges medlemsstater, virksomheder, køretøjsfabrikanter eller flådeoperatører yderligere forpligtelser.

Or. de

Begrundelse

Artikel 7 skaber en downstreamsikkerhedsforanstaltning, hvis målene efterfølgende overhovedet aktiveres. Den erstatter ikke den tidligere pausemekanisme, men supplerer den. Udløbsklausulen forhindrer, at mangelfuld eller skadelig regulering fortsætter på lang sigt.

Ændringsforslag 535
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1 d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Målene udløber senest tre år efter deres første anvendelse, medmindre Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af en ajourført konsekvensanalyse og positiv dokumentation som omhandlet i stk. 1 og 2 udtrykkeligt beslutter at opretholde dem i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure.

Or. de

Begrundelse

Artikel 7 skaber en downstreamsikkerhedsforanstaltning, hvis målene efterfølgende overhovedet aktiveres. Den erstatter ikke den tidligere pausemekanisme, men supplerer den. Udløbsklausulen forhindrer, at mangelfuld eller skadelig regulering fortsætter på lang sigt.

Ændringsforslag 536
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1 e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet alle de vurderinger, data og antagelser, der ligger til grund for de revisioner, der er omhandlet i denne artikel, på en fuldstændig og forståelig måde.

Or. de

Begrundelse

Artikel 7 skaber en downstreamsikkerhedsforanstaltning, hvis målene efterfølgende overhovedet aktiveres. Den erstatter ikke den tidligere pausemekanisme, men supplerer den. Udløbsklausulen forhindrer, at mangelfuld eller skadelig regulering fortsætter på lang sigt.

Ændringsforslag 537
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Forslag til forordning
Artikel 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Artikel 8	***udgår***
Ikrafttræden	
Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.	
Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.	

Or. en