Europaparlamentet
2024-2029

Utskottet för miljö, klimat och livsmedelssäkerhet
Utskottet för transport och turism

2025/0421(COD)

11.5.2026

***I
FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om rena företagsfordon
(COM(2025)0994 – C10-0357/2025 – 2025/0421(COD))

Utskottet för miljö, klimat och livsmedelssäkerhet
Utskottet för transport och turism(Gemensamt utskottsförfarande – artikel 59 i arbetsordningen)

Föredragande: Tiemo Wölken, François Kalfon

Teckenförklaring

*	Samrådsförfarande
***	Godkännandeförfarande
***I	Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
***II	Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
***III	Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med ***fetkursiv stil*** i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med ***fetkursiv stil*** i båda spalterna. Ny text markeras med ***fetkursiv stil*** i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med ***fetkursiv stil***. Textdelar som utgår markeras med symbolen ▌ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med ***fetkursiv stil*** och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.
Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

Sida

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION 5

MOTIVERING 45

BILAGA: FÖRKLARINGAR OM SYNPUNKTER 47

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om rena företagsfordon (COM(2025)0994 – C10-0357/2025 – 2025/0421(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

– med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2025)0994),

– med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C10-2025),

– med beaktande av yttrandet från utskottet för rättsliga frågor över den föreslagna rättsliga grunden,

– med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

– med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

– med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

– med beaktande av artikel 60 i arbetsordningen,

– med beaktande av den gemensamma behandlingen av ärendet i utskottet för miljö, klimat och livsmedelssäkerhet och utskottet för transport och turism, i enlighet med artikel 59 i arbetsordningen,

– med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, klimat och livsmedelssäkerhet och utskottet för transport och turism (A10-0000/2026).

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.

2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.

3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning
Skäl 5

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(5) Eftersom företagsfordon utgör en stor andel av nyregistreringar av fordon och eftersom dessa har specifika användningsområden, har åtgärder som är inriktade på dem betydande potential att påskynda ökningen av andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och ***minska*** utsläppen från vägtransporter i unionen. Dessa möjligheter utnyttjas dock för närvarande inte fullt ut. Företagsfordon står för en jämförelsevis högre andel utsläpp än med privata fordon, på grund av att de i allmänhet har längre årlig körsträcka, vilket till exempel är fallet för vissa företagsfordonsparker som taxi och taxitjänster. En högre andel utsläppsfria ***och utsläppssnåla*** fordon i den typen av fordonsparker med höga körsträckor skulle leda till stora bränslebesparingar och utsläppsminskningar vid verklig körning jämfört med nuvarande trend.	(5) Eftersom företagsfordon utgör en stor andel av nyregistreringar av fordon***, de övergår till andrahandsmarknaden snabbare*** och eftersom dessa har specifika användningsområden, ***såsom längre körsträcka och genomsnittsanvändning,*** har åtgärder som är inriktade på dem betydande potential att påskynda ökningen av andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ***i syfte att minska luftföroreningarna*** och utsläppen från vägtransporter ***och göra utsläppsfria fordon mer prisvärda för arbetstagare och för hushåll med medel- och låginkomsttagare*** i unionen. Dessa möjligheter utnyttjas dock för närvarande inte fullt ut. Företagsfordon står för en jämförelsevis högre andel utsläpp än med privata fordon, på grund av att de i allmänhet har längre årlig körsträcka, vilket till exempel är fallet för vissa företagsfordonsparker som taxi och taxitjänster. En högre andel utsläppsfria fordon i den typen av ***företagsfordonsparker och i synnerhet*** fordonsparker med höga körsträckor***,*** skulle leda till stora bränslebesparingar och utsläppsminskningar vid verklig körning jämfört med nuvarande trend.

Or. en

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning
Skäl 6

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(6) Företagsfordon kommer också ut på	(6) Företagsfordon kommer också ut på

begagnatmarknaden mycket tidigare än privata fordon. Det gäller i synnerhet hyrfordon som ofta säljs vidare inom ett år och leasingfordon som ofta säljs vidare efter tre till fem år. Om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon ökade skulle de därför komma ut på andrahandsmarknaden tidigare, vilket skulle göra det mer ekonomiskt överkomligt för privatpersoner att ersätta smutsigare fordon, som släpper ut mer koldioxid, med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.	begagnatmarknaden mycket tidigare än privata fordon. Det gäller i synnerhet hyrfordon som ofta säljs vidare inom ett år och leasingfordon som ofta säljs vidare efter tre till fem år. ***Andrahandsmarknaden svarar för ungefär två tredjedelar av bilförsäljningen i Europa.*** Om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon ökade skulle de därför komma ut på andrahandsmarknaden tidigare, vilket skulle göra det mer ekonomiskt överkomligt för privatpersoner***, i synnerhet egenföretagare, hushåll med låg och medelhög inkomst,*** att ersätta smutsigare fordon, som släpper ut mer koldioxid, med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Or. en

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(7) Flera medlemsstater har infört stimulanser och stödsystem för att påskynda omställningen till utsläppsfria fordon i företags fordonsparker. Sådana berömvärda initiativ, i synnerhet riktade reformer av beskattningen av företagsbilar, system för snabbare avskrivning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och lokala krav på mobilitetstjänster i städer, kan tjäna som förebild för hur medlemsstaternas åtgärder kan utformas och genomföras. Vidtagna åtgärder är dock inte tillräckliga och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna, samtidigt som stöd till fordon med höga utsläpp i många fall fortfarande ges i unionen. Dagens situation ger varken lika villkor eller stöder den nivå av nyregistreringar av utsläppsfria ***och utsläppssnåla*** fordon som krävs i hela	(7) Flera medlemsstater har infört stimulanser och stödsystem för att påskynda omställningen till utsläppsfria fordon i företags fordonsparker. Sådana berömvärda initiativ, i synnerhet riktade reformer av beskattningen av företagsbilar, ***bonus-malus-system, leasingprogram, långtidshyrning med köpoption, löneväxling, mål för förnyelse av fordonsparker,*** system för snabbare avskrivning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon***, utbyggnad av infrastruktur för laddning och alternativa bränslen*** och lokala krav på mobilitetstjänster i städer, kan tjäna som förebild för hur medlemsstaternas åtgärder kan utformas och genomföras. Vidtagna åtgärder är dock inte tillräckliga och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna, samtidigt

unionen, vilket hindrar integrationen av den inre marknaden både när det gäller utbud och användning av utsläppsfria ***och utsläppssnåla*** fordon. Dessutom finns risken att otillräckligt samordnade nationella åtgärder hindrar fordonsparker med gränsöverskridande verksamhet och begränsar en effektiv fördelning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på den inre marknaden, ökar informationskostnaderna för större transportaktörer och hindrar ett kostnadseffektivt genomförande av fordonsparkers omställning till nollutsläpp. Det är därför nödvändigt med en enhetlig åtgärd för att stimulera användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på unionsnivå.

som stöd till fordon med höga utsläpp ***och fossila bränslen*** i många fall fortfarande ges i unionen***. År 2023 uppgick de offentliga subventionerna till fossila bränslen i unionen till 111 miljarder euro.*** Dagens situation ger varken lika villkor eller stöder den nivå av nyregistreringar av utsläppsfria fordon som krävs i hela unionen, vilket hindrar integrationen av den inre marknaden både när det gäller utbud och användning av utsläppsfria fordon. ***Det fortsatta misslyckandet med att slutföra reformen av rådets direktiv 2003/96/EG[1a] hämmar dessutom medlemsstaternas möjlighet att inrätta skatteordningar i linje med utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn***. Dessutom finns risken att otillräckligt samordnade nationella åtgärder hindrar fordonsparker med gränsöverskridande verksamhet och begränsar en effektiv fördelning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på den inre marknaden, ökar informationskostnaderna för större transportaktörer och hindrar ett kostnadseffektivt genomförande av fordonsparkers omställning till nollutsläpp. Det är därför nödvändigt med en enhetlig åtgärd för att stimulera användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på unionsnivå.

[1a] Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:32003L0096

Or. en

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning
Skäl 8

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(8) Ett rättsligt instrument på unionsnivå för att stimulera efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på företagsmarknaderna bör ge den säkerhet som krävs för investeringar i ökad produktionskapacitet för denna teknik, vilket bidrar till att stärka konkurrenskraften för unionens fordonssektor på den globala marknaden som förändras snabbt.	(8) Ett rättsligt instrument på unionsnivå för att stimulera efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på företagsmarknaderna bör ge den säkerhet som krävs för investeringar i ökad produktionskapacitet för denna teknik, vilket bidrar till att stärka konkurrenskraften för unionens fordonssektor på den globala marknaden som förändras snabbt ***och förhindra att fabriker flyttar utanför unionen, anläggningar läggs ner, arbetstillfällen går förlorade och unionens industriella bas och suveränitet urholkas***.

Or. en

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning
Skäl 9

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(9) Till skillnad från personbilar och lätta lastbilar är tunga fordon nästan uteslutande registrerade på juridiska personer, vilket innebär att företagsregistreringar utgör nästan hela marknaden för det segmentet. I fråga om bussar spelar offentlig upphandling en viktig roll på marknaden. Direktiv 2009/33/EG innehåller redan obligatoriska mål för utsläppsfria bussar, vilket stimulerar marknaden. För att upprätthålla fullständig långsiktig överensstämmelse med de relevanta rättsliga instrumenten, och särskilt med tanke på den kommande översynen av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon, bör den här förordningen omfatta endast nyregistreringar av lätta fordon. När normera för koldioxidutsläpp från tunga fordon ses över, ***kommer*** eventuella	(9) Till skillnad från personbilar och lätta lastbilar är tunga fordon nästan uteslutande registrerade på juridiska personer, vilket innebär att företagsregistreringar utgör nästan hela marknaden för det segmentet. I fråga om bussar spelar offentlig upphandling en viktig roll på marknaden. Direktiv 2009/33/EG innehåller redan obligatoriska mål för utsläppsfria bussar, vilket stimulerar marknaden. För att upprätthålla fullständig långsiktig överensstämmelse med de relevanta rättsliga instrumenten, och särskilt med tanke på den kommande översynen av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon, bör den här förordningen omfatta endast nyregistreringar av lätta fordon. När normera för koldioxidutsläpp från tunga fordon ses över, ***bör dock*** eventuella

åtgärder för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bland företags tunga fordon ***att*** övervägas. Detta skulle göra det möjligt att på ett mer ändamålsenligt sätt beakta både de olika driftsprofilerna för detta marknadssegment och insatserna för att avsevärt öka tillgången till laddningspunkter längs EU:s transportkorridorer.	åtgärder för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bland företags tunga fordon övervägas. Detta skulle göra det möjligt att på ett mer ändamålsenligt sätt beakta både de olika driftsprofilerna för detta marknadssegment och insatserna för att avsevärt öka tillgången till laddningspunkter längs EU:s transportkorridorer.

Or. en

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning
Skäl 10

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(10) Med tanke på att olika typer av företagsfordon används på olika sätt, att deras driftskrav skiljer sig åt och att deras ekonomi ser olika ut, ***skulle*** ett fastställande av obligatoriska andelar utsläppsfria fordon för enskilda företag riskera att få oproportionerliga negativa konsekvenser för vissa av dessa företag och skapa en betydande administrativ börda för operatörer och myndigheter. Sådana krav skulle också skapa betydande risker för försök att komma undan reglerna och andra oavsiktliga konsekvenser, t.ex. att man växlar mellan att leasa ett fordon och äga det, eller förändringar i konkurrenskraften hos olika typer av logistik- och mobilitetstjänster. Bindande mål bör därför fastställas för medlemsstater snarare än för enskilda företag.	(10) Med tanke på att olika typer av företagsfordon används på olika sätt, att deras driftskrav skiljer sig åt och att deras ekonomi ser olika ut, ***kan*** ett fastställande av obligatoriska andelar utsläppsfria fordon för enskilda företag riskera att få oproportionerliga negativa konsekvenser för vissa av dessa företag och skapa en betydande administrativ börda för operatörer och myndigheter. Sådana krav skulle också skapa betydande risker för försök att komma undan reglerna och andra oavsiktliga konsekvenser, t.ex. att man växlar mellan att leasa ett fordon och äga det, eller förändringar i konkurrenskraften hos olika typer av logistik- och mobilitetstjänster. Bindande mål bör därför fastställas för medlemsstater snarare än för enskilda företag.

Or. en

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning
Skäl 11

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(11) Små och medelstora företag påverkas i allmänhet oproportionerligt av högre inköpskostnader på utsläppsfria fordon, eftersom den typen av företag ofta har svårare att få tillgång till finansiering. De nationella målen bör därför baseras på hur stor andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon är av det totala antalet företagsregistreringar enbart bland stora företag, och för enhetlighetens skull bör begreppet stora företag vara samma som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU ([10]).	(11) Små och medelstora företag påverkas i allmänhet oproportionerligt av högre inköpskostnader på utsläppsfria fordon, eftersom den typen av företag ofta har svårare att få tillgång till finansiering. De nationella målen bör därför baseras på hur stor andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon är av det totala antalet företagsregistreringar enbart bland stora företag, och för enhetlighetens skull bör begreppet stora företag vara samma som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU ([10]). ***Följaktligen bör de direkta och indirekta konsekvenserna av denna förordning för små och medelstora företag och egenföretagare noggrant övervakas av kommissionen, som bör ha i uppdrag att genomföra en utvärdering av dessa konsekvenser och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten för Europaparlamentet och rådet.***
[10] null	[10] ***Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 26 juni 2013 om årsbokslut, koncernredovisning och rapporter i vissa typer av företag (EUT L 182, 29.6.2013, s. 19, ELI http://data.europa.eu/eli/dir/2013/34/oj)***

Or. en

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning
Skäl 12

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(12) Förordningen bör fastställa mål per medlemsstat för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som nyregistreras på stora företag. För att uppnå de utsläppsminskningsmål som fastställs i	(12) Förordningen bör fastställa mål per medlemsstat för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som nyregistreras på stora företag. För att uppnå de utsläppsminskningsmål som fastställs i

förordning (EU) 2019/631 bör dessa mål säkerställa att en minimiandel nya företagsbilar och lätta lastbilar som registreras på stora företag är utsläppsfri. Tillsammans skulle de nationella målen leda till en minimiandel för unionen på ***69 %*** utsläppsfria och utsläppssnåla bilar, varav minst ***45 %*** med nollutsläpp, senast 2030, och vara förenliga med förordning (EU) 2019/631 för 2035, och på 40 % utsläppsfria och utsläppssnåla lätta lastbilar, varav minst 36 % utsläppsfria, senast 2030, och vara förenliga med förordning (EU) 2019/631 för 2035.	förordning (EU) 2019/631 bör dessa mål säkerställa att en minimiandel nya företagsbilar och lätta lastbilar som registreras på stora företag är utsläppsfri. Tillsammans skulle de nationella målen leda till en minimiandel för unionen på ***70 %*** utsläppsfria och utsläppssnåla bilar, varav minst ***54 %*** med nollutsläpp, senast 2030, och vara förenliga med förordning (EU) 2019/631 för 2035, och på 40 % utsläppsfria och utsläppssnåla lätta lastbilar, varav minst 36 % utsläppsfria, senast 2030, och vara förenliga med förordning (EU) 2019/631 för 2035.

Or. en

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning
Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(12a) Ett stort antal tjänstefordon, i synnerhet sådana som erbjuds anställda som en förmån in natura, används för dagliga pendlingsresor mellan hemmet och arbetsplatsen, och täcker ibland bara några kilometer i stadsmiljö. En betydande andel av dessa resor skulle kunna göras med cykel. För att stimulera en grönare omställning av tjänstefordonsparkerna bör denna förordning stödja en ökning av de årliga registreringarna av elcyklar för tjänstebruk hos stora företag i unionen och stödja anställda som önskar byta ut ett tjänstefordon med förbränningsmotor mot en tjänsteelcykel. Den bör uppmuntra medlemsstaterna att anta skatteincitament samt stödprogram för leasing eller långtidshyrning för att möjliggöra för företag att erbjuda tjänsteelcyklar liknande dem som för närvarande är i kraft i vissa medlemsstater för tillhandahållande av tjänstebil. För att

uppnå detta bör denna förordning göra det möjligt för medlemsstaterna att dra av upp till 5 procentenheter från sina mål för utsläppsfria personbilar fastställda för 2035 i tabell 1 i bilagan, om de kan påvisa att ett motsvarande antal elcyklar har registrerats av stora företag inom deras territorium under varje kalenderår.

Or. en

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning
Skäl 12b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(12b) Åtgärder som stimulerar användningen av elcyklar inom unionen kan ge betydande fördelar för folkhälsan, minska trängsel i städer, luftföroreningar och därtill hörande offentliga utgifter samt bidra till unionens åtagande att minska växthusgasutsläppen från transportsektorn med 90 % till 2050. Sådana åtgärder skulle även bidra till genomförandet av Europaparlamentet, rådet och kommissionens europeiska förklaring om cykling[1a] av den 3 april 2024, som bland annat uppmanar företag, organisationer och institutioner att främja cykling genom mobilitetshanteringssystem såsom incitament för cykling till arbetet, tillhandahållande av tjänste-(el)cyklar, ändamålsenliga cykelparkeringar och faciliteter samt användning av budcykeltjänster. Det skulle även stärka konkurrenskraften och ledarskapet hos den europeiska cykelindustrin, som har potential att skapa ytterligare en miljon gröna och kvalitativa arbetstillfällen i unionen till 2030.

[1a] Europeisk förklaring om cykling (OJ C, C/2024/2377, 3.4.2024, ELI:

http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj/swe).

Or. en

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning
Skäl 12c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(12c) Stora företag spelar en nyckelroll när det gäller att täcka den sista kilometerns förbindelse för godstransport. När sådana transporttjänster tillhandahålls av koldioxidintensiva lätta nyttofordon bör unionen uppmuntra en trafikomställning till grönare transportslag. Lastcyklar erbjuder en betydande potential för utfasning av fossila bränslen i den sista kilometern. Det inledande införandet av lastcyklar i godstransportörers, postleverantörers och leveransföretags tjänstefordonsparker har visat på kostnadseffektiviteten hos sådana transporter. Potentialen hos lastcyklar i tjänstefordonsparker är emellertid fortfarande outnyttjad. Denna förordning bör därför uppmuntra ersättandet av lätta nyttofordon, i synnerhet icke-elektriska sådana som används för godstransporter på sista kilometern, med lastcyklar i de stora företagens flottor som är verksamma inom dessa sektorer i unionen. För att uppnå detta bör denna förordning göra det möjligt för medlemsstaterna att dra av upp till 5 procentenheter från sina mål för utsläppsfria lätta lastbilar fastställda för 2035 i tabell 1 i bilagan, om de kan påvisa att ett motsvarande antal lastcyklar har registrerats av stora företag inom deras territorium under varje kalenderår.

Or. en

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(14) Laddhybridfordon och elfordon med räckviddsförlängare kan spela en roll i övergången till utsläppsfri mobilitet och kan vara användbara för särskilda användningar samt på andra globala marknader efter 2035. Erkännandet av deras bidrag ***kan stödja fortsatta*** investeringar i ***och*** innovation ***av sådan teknik***.	(14) Laddhybridfordon och elfordon med räckviddsförlängare kan spela en roll i övergången till utsläppsfri mobilitet och kan vara användbara för särskilda användningar samt på andra globala marknader efter 2035. Erkännandet av deras bidrag ***bör dock inte avleda*** investeringar ***från vidare*** innovation ***när det gäller batteridrivna elfordon och deras produktions- och leveranskedjor***.

Or. en

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning
Skäl 15

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(15) Medlemsstaterna bör tillåtas att tillämpa alla åtgärder som de anser nödvändiga för att uppnå de mål som fastställs i denna förordning, även att införa förmånligare vägtullar, beskattning som främjar användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller andra statliga stödåtgärder som omfattas av tillämpliga regler för statligt stöd, införande av tillståndskrav för specifika persontransporttjänster (t.ex. taxibilar och taxitjänster), förbättring av de nödvändiga villkoren för användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, såsom tillgång till särskilda laddningspunkter på särskilda platser eller förmånstillträde till parkering. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa mål för specifika kategorier av företag eller operatörer av fordonsparker. Tillgång till laddningsinfrastruktur som gör	(15) Medlemsstaterna bör tillåtas att tillämpa alla åtgärder som de anser nödvändiga för att uppnå de mål som fastställs i denna förordning, även att införa förmånligare vägtullar, beskattning som främjar användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller andra statliga stödåtgärder som omfattas av tillämpliga regler för statligt stöd, införande av tillståndskrav för specifika persontransporttjänster (t.ex. taxibilar och taxitjänster), förbättring av de nödvändiga villkoren för användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, såsom tillgång till särskilda laddningspunkter på särskilda platser***, särskilt i privata byggnader*** eller förmånstillträde till parkering. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa mål för specifika kategorier av företag eller operatörer av fordonsparker.

det möjligt att ladda på ett enkelt sätt och till överkomliga priser är en viktig möjliggörande faktor som kan säkerställas av medlemsstaterna med beaktande av de särskilda driftskraven för företagens fordonsparker, vilket också bidrar till uppnåendet av de mål som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelandet Miljövänligare fordonsparker hos företagen[12] innehåller flera exempel på god praxis och effektiva åtgärder som kan införas på nationell nivå för att öka andelen utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker.	Tillgång till laddningsinfrastruktur som gör det möjligt att ***utan föregående prenumeration*** ladda på ett enkelt sätt och till ***transparenta, rättvisa och*** överkomliga priser är en viktig möjliggörande faktor som kan säkerställas av medlemsstaterna med beaktande av de särskilda driftskraven för företagens fordonsparker, vilket också bidrar till uppnåendet av de mål som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804[11]. Meddelandet Miljövänligare fordonsparker hos företagen[12] innehåller flera exempel på god praxis och effektiva åtgärder som kan införas på nationell nivå för att öka andelen utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker. ***Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att anta mer ambitiösa mål och incitament.***
[11] Förordning (EU) 2023/1804.	[11] Förordning (EU) 2023/1804.
[12] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - Miljövänligare fordonsparker hos företagen (COM(2025) 96 final).	[12] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - Miljövänligare fordonsparker hos företagen (COM(2025) 96 final).

Or. en

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning
Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(15a) Även om den totala ägandekostnaden för ett batteridriven elfordon under hela dess livstid är lägre än för ett fordon med förbränningsmotor, huvudsakligen på grund av lägre underhålls- och bränslekostnader, utgör det högre inköpspriset för ett nytt elfordon ofta ett betydande hinder för konsumenter. Nationella sociala

leasingmodeller, i synnerhet sådana som riktar sig till hushåll med låg och medelhög inkomst, har visat sig effektiva när det gäller att påskynda införandet av utsläppsfria fordon och därigenom minska beroendet av fossila bränslen och påverkan av prisfluktuationer. Denna förordning bör uppmuntra medlemsstaterna att upprätta ett regelverk för social leasing, i synnerhet för hushåll med låg och medelhög inkomst, för utsatta transportanvändare och arbetstagare. I detta syfte uppmuntras medlemsstaterna att utnyttja tillgängliga EU-medel, i synnerhet den sociala klimatfonden som inrättades genom förordning (EU) 2023/955[1a].

[1a] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning
Skäl 16

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(16) Ett ökat antal delvis eldrivna utsläppssnåla fordon kommer också att öka ***efterfrågan på*** laddningsinfrastruktur, vilket kommer att ge ***fler*** laddningspunkter, ***vilket även gynnar utsläppsfria fordon***.	(16) Ett ökat antal delvis eldrivna ***utsläppsfria och*** utsläppssnåla fordon kommer också att öka ***användningen av*** laddningsinfrastruktur, vilket kommer att ge ***mer lönsamma*** laddningspunkter, ***vilket ger ytterligare ekonomiska incitament för att bygga ut laddningsnätet***.

Or. en

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning
Skäl 17

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(17) Det sätt på vilket ekonomiska stödåtgärder utformas är ofta avgörande vid inköp av företagsfordon. Utan att det påverkar nationella befogenheter bör medlemsstaterna fullt ut utnyttja detta instrument genom att, när det gäller företagsfordon, tillhandahålla ekonomiskt stöd uteslutande för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. I rådets slutsatser har man upprepade gånger betonat behovet av att så snart som möjligt fasa ut subventionerna till fossila bränslen.[13] Ekonomiskt stöd som endast gynnar utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kan stödja unionens insatser för att i snabbare takt öka sin energitrygghet ***och minska*** importen av fossila ***bränslen***. För att stödja utfasningen av fossila bränslen i viktiga industrisektorer som försörjer fordonsindustrin och även för att främja produkter för ren teknik, och inhemsk produktion av teknik såsom batterier för elfordon, har kommissionen i given för en ren industri tillkännagett ett förslag till rättsakt om stimulanser i industrin. Eftersom omställningen till utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker kan bli föremål för offentligt ekonomiskt stöd i medlemsstaterna finns det utsikter att använda sådant stöd för att bidra till att stärka ***de*** inhemska värdekedjorna i fordonssektorn. Bilar och lätta lastbilar som är tillverkade i Europeiska unionen (Made in the European Union) kan bidra till att skapa en stabil pionjärmarknad för europeiska leverantörer, vilket stärker EU-industrins konkurrenskraft, gör att dess arbetskraft kan behållas och bidrar till att locka nya investeringar i unionens produktionskapacitet inom dessa sektorer.	(17) Det sätt på vilket ekonomiska stödåtgärder utformas är ofta avgörande vid inköp av företagsfordon. Utan att det påverkar nationella befogenheter bör medlemsstaterna fullt ut utnyttja detta instrument genom att, när det gäller företagsfordon, tillhandahålla ekonomiskt stöd uteslutande för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. I rådets slutsatser har man upprepade gånger betonat behovet av att så snart som möjligt fasa ut subventionerna till fossila bränslen.[13] Ekonomiskt stöd som endast gynnar utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kan stödja unionens insatser för att i snabbare takt öka sin energitrygghet***, minska inverkan av bränslepriser på utsatta transportanvändare, hushåll med låg och medelhög inkomst, små och medelstora företag, egenföretagare och offentliga utgifter. Att styra om det finansiella stödet uteslutande till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kan dessutom bidra till att minska unionens beroende av*** importen av fossila energiprodukter***, som uppgick till totalt 336,7 miljarder euro 2025.[13a]*** För att stödja utfasningen av fossila bränslen i viktiga industrisektorer som försörjer fordonsindustrin och även för att främja produkter för ren teknik, och inhemsk produktion av teknik såsom batterier för elfordon, har kommissionen i given för en ren industri tillkännagett ett förslag till rättsakt om stimulanser i industrin. Eftersom omställningen till utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker kan bli föremål för offentligt ekonomiskt stöd i medlemsstaterna finns det utsikter att använda sådant stöd för att bidra till att stärka ***Unionens*** inhemska ***arbetsmarknad, Unionens industriella suveränitet och*** värdekedjorna i

fordonssektorn. Bilar och lätta lastbilar som är tillverkade i Europeiska unionen (Made in the European Union) kan bidra till att skapa en stabil pionjärmarknad för europeiska leverantörer, vilket stärker EU-industrins konkurrenskraft, gör att dess arbetskraft kan behållas och bidrar till att locka nya investeringar i unionens produktionskapacitet inom dessa sektorer.

[13] Till exempel rådets slutsatser om grön diplomati av den 18 mars 2024, st07865-en24.pdf.

[13] Till exempel rådets slutsatser om grön diplomati av den 18 mars 2024, st07865-en24.pdf.

[13a] Eurostat, EU imports of energy products decreased again in 2025, den 25 mars 2026 (https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260325-3)

Or. en

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning
Skäl 18

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(18) ***För att kommissionen ska kunna anpassa kraven på att stärka de inhemska värdekedjorna inom*** fordonssektorn ***till den kommande rättsakten om stimulanser i industrin, i enlighet med given för en ren industri, bör den ges befogenhet att anta delegerade akter i syfte att utforma en metod för att fastställa de kriterier enligt vilka en bil eller lätt lastbil ska anses vara tillverkad*** i Europeiska unionen (Made in the European Union).	(18) ***2,6 miljoner européer är sysselsatta inom tillverkning av motorfordon i Europa,*** och fordonssektorn ***som helhet svarar (direkt och indirekt) för 7 % av Europas BNP, vilket gör den till en nyckelsektor för den europeiska ekonomin. Fordonstillverkare som är verksamma på den inre marknaden möter emellertid hård internationell konkurrens. Unionen bör därför säkerställa att offentliga medel som mobiliseras inom ramen för de finansiella stödåtgärder som antas i enlighet med denna förordning bidrar till att bevara och skapa attraktiva arbetstillfällen i industrin i Europa, stödja industriell verksamhet inom unionens territorium samt stärka den industriella suveräniteten och de europeiska***

värdekedjorna inom sektorn. För detta ändamål bör medlemsstaterna tillhandahålla finansiellt stöd till nya utsläppsfria och utsläppssnåla tjänstebilar och lätta nyttofordon endast om bilarna och de lätta nyttofordonen är tillverkade i Europeiska unionen (Made in the European Union) ***i enlighet med [förslag till förordning av den 4 mars 2026 om inrättande av en åtgärdsram för att accelerera industriell kapacitet och avkarbonisering i strategiska sektorer].***

Or. en

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning
Skäl 19

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(19) För att kommissionen på lämpligt sätt ska kunna övervaka och följa genomförandet av denna förordning, bör varje medlemsstat lämna in en nationell plan till kommissionen med en beskrivning av vidtagna åtgärder och planerade åtgärder för att uppnå de nationella mål som anges i bilagan. För att visa att de nya registreringsmålen uppfylls bör varje medlemsstat årligen rapportera till kommissionen om antalet nya fordon som registrerats på stora företag på dess territorium, samt andelen ingående utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, per fordonskategori, på grundval av data från deras fordonsregister eller andra relevanta informationskällor såsom skattedatabaser och -register. ***Kommissionen bör se över denna förordning under 2032 och vid behov anta förslag till översyn av den, bland annat genom att fastställa*** mål ***för efterföljande perioder, med beaktande av relevant marknads- och teknikutveckling. När*** kommissionen ***utvärderar hur denna förordning har fungerat, bör den bedöma***	(19) För att kommissionen på lämpligt sätt ska kunna övervaka och följa genomförandet av denna förordning, bör varje medlemsstat lämna in en nationell plan till kommissionen med en beskrivning av vidtagna åtgärder och planerade åtgärder för att uppnå de nationella mål som anges i bilagan. För att visa att de nya registreringsmålen uppfylls bör varje medlemsstat årligen rapportera till kommissionen om antalet nya fordon som registrerats på stora företag på dess territorium, samt andelen ingående utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, per fordonskategori, på grundval av data från deras fordonsregister eller andra relevanta informationskällor såsom skattedatabaser och -register. ***Dessutom bör medlemsstaterna vartannat år med start 2028 lägga fram uppdaterade planer för hur de avser att nå de*** mål ***som fastställs i denna förordning. De nationella planerna bör innehålla åtminstone en bedömning av läget på de nationella marknaderna för utsläppsfria och utsläppssnåla***

i vilken utsträckning dess mål har uppnåtts och i vilken utsträckning den har påverkat de berörda sektorernas konkurrenskraft. Översynen bör också omfatta samspelet mellan denna förordning och andra relevanta unionsrättsakter. Kommissionen ***bör använda forumet för hållbara transporter för att samla in information inför översynen och för att hjälpa berörda parter och medlemsstaterna att vidta*** åtgärder ***för att uppnå målen och diskutera uppföljningsinitiativ***.	***tjänstefordon, en översikt över nationella åtgärder som ska antas på kort och lång sikt, effekterna på andrahandsmarknaden för tjänstefordon samt medlemsstaternas politik för utbyggnad av laddningsinfrastruktur. Medlemsstaterna bör lämna in sina utkast till nationella planer till kommissionen. Kommissionen bör utfärda ytterligare rekommendationer om åtgärderna bedöms vara otillräckliga. För att bistå medlemsstaterna i utformningen av deras nationella planer bör*** kommissionen ***inrätta ett forum för utbyte av bästa praxis när det gäller användningen av utsläppsfria tjänstefordon bland medlemsstaterna. På grundval av detta forums arbete bör*** kommissionen ***offentliggöra vägledning om bästa praxis och rekommendationer om politiska*** åtgärder.

Or. en

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning
Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(19a) Kommissionen bör se över denna förordning 2032. När kommissionen utvärderar hur denna förordning har fungerat, bör den bedöma i vilken utsträckning dess mål har uppnåtts och i vilken utsträckning den har påverkat de berörda sektorernas konkurrenskraft. Översynen bör också omfatta samspelet mellan denna förordning och andra relevanta unionsrättsakter. Kommissionen bör använda forumet för hållbara transporter för att samla in information inför översynen och för att hjälpa berörda parter och medlemsstaterna att vidta åtgärder för att uppnå målen och diskutera uppföljningsinitiativ.

Or. en

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning
Skäl 20

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
(20) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företags fordonsparker och samtidigt främja konkurrenskraften hos unionens fordonssektor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand på ett sätt som säkerställer tillräckliga och tydliga marknadssignaler för fordonsparksoperatörer i hela EU, utan snarare, på grund av behovet av att följa rättsliga instrument på EU-nivå som riktar sig till fordonstillverkare, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.	(20) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företags fordonsparker ***och göra utsläppsfria fordon mer överkomliga*** och samtidigt främja konkurrenskraften hos unionens fordonssektor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand på ett sätt som säkerställer tillräckliga och tydliga marknadssignaler för fordonsparksoperatörer i hela EU, utan snarare, på grund av behovet av att följa rättsliga instrument på EU-nivå som riktar sig till fordonstillverkare, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Or. en

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning
Artikel 1 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Genom denna förordning inrättas en ram för att öka användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon inom unionen.	Genom denna förordning inrättas en ram för att öka användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon inom unionen ***och***

Den innehåller mål för andelen utsläppsfria respektive utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar som nyregistreras på stora företag i varje medlemsstat. Förordningen hindrar inte någon medlemsstat från att fastställa mer ambitiösa mål.	***för att förbättra tillgången till och överkomligheten hos sådana fordon på andrahandsmarknaden***. Den innehåller mål för andelen utsläppsfria respektive utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar som nyregistreras på stora företag i varje medlemsstat. Förordningen hindrar inte någon medlemsstat från att fastställa mer ambitiösa mål.

Or. en

Motivering

Såsom motiveringen och konsekvensbedömningen tydligt har angett är det ett ytterligare mål med detta förslag att göra utsläppsfria och utsläppssnåla fordon mer tillgängliga för ett bredare spektrum av användare och hushåll.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning
Artikel 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	Följande fordonsgrupper ska undantas från tillämpningsområdet för denna förordning och de mål som fastställs i artikel 3:
	a) fordon som används för att upprätthålla allmän säkerhet och ordning, upprätthålla eller återställa samhällsviktiga tjänster som tillhandahålls av stora företag, inbegripet genom att ge omedelbar hjälp vid naturkatastrofer eller katastrofer orsakade av människan eller vid tjänsteavbrott, såsom polisfordon, ambulanser, fordon för civilskydd och räddningstjänst, utryckningsfordon eller brandbilar.
	b) fordon av kategori M1 som har utformats eller modifierats särskilt för att rymma en eller flera personer i rullstol under färd på allmänna vägar[1a].

c) fordon som är konstruerade och tillverkade för att utföra arbeten och som till följd av sin konstruktion inte är lämpliga för transport av personer eller gods.

(d) fordon som är registrerade enligt förordning (EU) nr 168/2013, med undantag för elcyklar och lastcyklar enligt definitionen i artikel 2[1b].

[1a] Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2007/46/oj).

[1b] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Or. en

Motivering

För vissa användningsprofiler, i synnerhet sådana där krav ställs på allmän ordning och säkerhet, kommunala tjänster samt uppgifter inom räddningstjänst och civilskydd, utgör utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ännu inte ändamålsenliga alternativ.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning
Artikel 2 – stycke 1 – led 7a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(7a) elcykel: ett människodrivet vägfordon utrustat med ett elektriskt batteripaket, byggt och konstruerat i

enlighet med standard EN 15194.

Or. en

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning
Artikel 2 – stycke 1 – led 7b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(7b) lastcykel: ett människodrivet vägfordon som är särskilt utformat för att transportera gods på en plattform, ett ställ eller i en låda, byggt och konstruerat i enlighet med standard EN 17860.

Or. en

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning
Artikel 2 – stycke 1 – led 8a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	(8a) finansiellt stöd: varje åtgärd, oavsett om den är skattemässig, finansiell, regleringsmässig eller skatteliknande, som antas av en offentlig myndighet eller på dess initiativ och som direkt eller indirekt minskar kostnaderna för köp, leasing, kort- och långtidshyrning och uthyrning, försäkring och drift av fordon, liksom åtgärder som sänker kostnaderna för laddning eller tankning av fordon, inbegripet, men inte begränsat till:
	i. skattemässiga fördelar för fysiska eller juridiska personer, såsom undantag, nedsättningar, avdrag, rabatter, krediter, återbetalningar och uppskjutanden, inbegripet vad gäller punktskatter på bränslen,
	ii. förmånliga regler för avskrivning

eller amortering för juridiska personer,

iii. direkta finansiella incitament som beviljas av offentliga myndigheter, inbegripet bidrag, subventioner, bonusar, ersättningsprogram och stöd till driftskostnader,

iv. regleringsmässiga eller skatteliknande förmåner, inbegripet nedsatta eller undantagna registreringsavgifter och pålagor,

v. rabatter på eller undantag från vägtullar, trängselavgifter, avgifter för externa kostnader, infrastrukturavgifter och användaravgifter enligt definitionen i direktiv 1999/62/EG[1a],

vi. förmånliga finansieringsvillkor, inbegripet förmånliga lån, offentligt subventionerade räntor under marknadsnivå, offentliga garantier, riskdelningsarrangemang med stöd av offentliga myndigheter eller liknande mekanismer som syftar till att förbättra tillgången till kapital,

vii. varje annan skattemässig, finansiell eller skatteliknande fördel med likvärdig verkan, oavsett dess form, källa eller redovisningsbehandling.

[1a]Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj)

Or. en

Motivering

Innebörden av ”ekonomiskt stöd” bör definieras ytterligare för att ge medlemsstaterna och marknadsaktörerna klarhet och förutsägbarhet i fråga om framtida marknadsförhållanden. För att täcka in en del av den bästa praxis som redan finns på plats i vissa medlemsstater bör definitionen vara öppen och heltäckande.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
a) den sammanlagda andelen utsläppsfria och utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar av det totala antalet nya företagsfordon som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium varje kalenderår minst motsvara de sammanlagda mål för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan,	a) den sammanlagda andelen utsläppsfria och utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar av det totala antalet nya företagsfordon som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium varje kalenderår***, med undantag för fordon som avses i artikel 1.1a,*** minst motsvara de sammanlagda mål för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan,

Or. en

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
b) andelen utsläppsfria personbilar och lätta lastbilar av det totala antalet nya företagsfordon som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium varje kalenderår minst motsvara de minimimål för utsläppsfria fordon som anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan.	b) andelen utsläppsfria personbilar och lätta lastbilar av det totala antalet nya företagsfordon som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium varje kalenderår***, med undantag för fordon som avses i artikel 1.1a,*** minst motsvara de minimimål för utsläppsfria fordon som anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan.

Or. en

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	1a. Medlemsstaterna ska kunna dra av upp till 5 procentenheter från sina mål för utsläppsfria personbilar fastställda för 2035 i tabell 1 i bilagan, om de kan påvisa att ett motsvarande antal elcyklar har registrerats av stora företag inom deras territorium under varje kalenderår.

Or. en

Motivering

För att främja en trafikomställning, särskilt när det gäller pendlartrafik, bör medlemsstaterna få ett påtagligt incitament att stödja att större företag erbjuder e-cyklar till arbetstagare i stället för företagsbilar.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	1b. Medlemsstaterna ska kunna dra av upp till 5 procentenheter från sina mål för utsläppsfria lätta lastbilar fastställda för 2035 i tabell 1 i bilagan, om de kan påvisa att ett motsvarande antal elcyklar har registrerats av stora företag inom deras territorium under varje kalenderår.

Or. en

Motivering

För att uppmuntra en övergång till andra transportslag, i synnerhet i pendlingstrafik, bör medlemsstaterna erhålla ett påtagligt incitament för att stödja större företag som ersätter bilar som tillhandahålls arbetstagare med elcyklar.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
a) Täljaren för målen för de sammanlagda andelarna utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska vara det totala sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under varje kalenderår.	a) Täljaren för målen för de sammanlagda andelarna utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska vara det totala sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under varje kalenderår***, med undantag för fordon som avses i artikel 1.1a***.

Or. en

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
b) Täljaren för minimimålen för utsläppsfria fordon ska vara det totala antalet nya utsläppsfria företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under varje kalenderår.	b) Täljaren för minimimålen för utsläppsfria fordon ska vara det totala antalet nya utsläppsfria företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under varje kalenderår***, med undantag för fordon som avses i artikel 1.1a***.

Or. en

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
c) Nämnaren för båda målen ska vara det totala antalet nya företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under samma kalenderår.	c) Nämnaren för båda målen ska vara det totala antalet nya företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under samma kalenderår***, med undantag för fordon som avses i artikel 1.1a***.

Or. en

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning
Artikel 3 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	2a. Vid beräkning av efterlevnaden av de nationella målen för utsläppsfria personbilar som anges i tabell 1 i bilagan ska medlemsstaterna räkna varje nytt utsläppsfritt fordon av kategori M1 som identifieras som ett litet elfordon i enlighet med punkt 2.4 i del A i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 och som är ”tillverkat i EU” i enlighet med [förslag till förordning av den 4 mars 2026 om inrättande av en åtgärdsram för att accelerera industriell kapacitet och avkarbonisering i strategiska sektorer] som 1,1 fordon i täljaren som avses i andra stycket led b.

Or. en

Motivering

I linje med målet att göra utsläppsfria fordon tillgängliga för fler hushåll och användare bör medlemsstaterna uppmuntras att stödja tillhandahållandet av mindre utsläppsfria tjänstebilar.

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning
Artikel 4 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Från och med två år före den dag som avses i artikel 3.1 får medlemsstaterna inte tillhandahålla något ekonomiskt stöd för inköp, leasing, hyra, hyrköp eller drift av andra företagsbilar och lätta lastbilar än	Från och med två år före den dag som avses i artikel 3.1 får medlemsstaterna inte tillhandahålla något ekonomiskt stöd för inköp***, försäkring, tankning, uppladdning*** eller drift av andra företagsbilar och lätta lastbilar än

utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon.	utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon.

Or. en

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning
Artikel 4 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	Från och med två år efter den dag som avses i artikel 3.1 får medlemsstaterna inte tillhandahålla något ekonomiskt stöd för inköp, leasing, hyra, hyrköp, försäkring, tankning, uppladdning eller drift av andra företagsbilar och lätta lastbilar än utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon.

Or. en

Motivering

I enlighet med de långsiktiga klimatmålen för EU:s transportsektor bör det ekonomiska stödet till utsläppssnåla tjänstefordon också så småningom fasas ut.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning
Artikel 4 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget ska medlemsstaterna från och med två år före den dag som avses i artikel 3.1 ge ekonomiskt stöd till ***införandet av*** företagsbilar och lätta lastbilar på villkor att de är tillverkade i Europeiska unionen (Made in the European union)***.***	Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget ska medlemsstaterna från och med två år före den dag som avses i artikel 3.1 ge ekonomiskt stöd till ***inköp, leasing, hyra, hyrköp, försäkring, tankning, uppladdning eller drift av nya utsläppsfria och utsläppssnåla*** företagsbilar och lätta lastbilar på villkor att de är tillverkade i Europeiska unionen (Made in the European union) ***i enlighet med [förslag till***

förordning av den 4 mars 2026 om inrättande av en åtgärdsram för att accelerera industriell kapacitet och avkarbonisering i strategiska sektorer].

Or. en

Motivering

I och med att förordningen om acceleration av industrins omställning har föreslagits bör definitionen av bilar ”tillverkade i Europa” fastställas inom ramen för den förordningen. Något bemyndigande för delegerade akter är därför inte nödvändigt.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning
Artikel 4 – stycke 3

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 5 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en metod för att fastställa de kriterier enligt vilka en personbil eller en lätt lastbil ska anses vara tillverkad i Europeiska unionen (Made in the European union).	***utgår***

Or. en

Motivering

Efter antagandet av förslaget till förordning om acceleration av industrins omställning behövs en ytterligare bedömning av behovet av att säkerställa överensstämmelse och samstämmighet mellan de två rättsakterna. Medföredragandena anser för närvarande att en dynamisk korshänvisning till förordningen är att föredra och föreslår därför att bemyndigandet för en delegerad akt i frågan stryks ur texten. De är dock fortsatt öppna för ytterligare överväganden om det lämpligaste sättet att gå vidare.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning
Artikel 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	Artikel 4a
	Ekonomiskt stöd till andrahandsmarknaden
	1. Från och med … [två år före det datum som avses i artikel 3.1] ska medlemsstaterna anta åtgärder för att stödja utvecklingen av en konkurrenskraftig andrahandsmarknad för utsläppsfria fordon, inbegripet, i förekommande fall:
	a) högre skatteavdragsgilla avskrivningstak och påskyndade avskrivningstider för utsläppsfria fordon som stora företag inom deras territorium släpper ut på marknaden,
	b) riktade incitament, bonusar eller stödprogram för eftermontering av fordon med hög körsträcka och eftermontering av batterier, i syfte att förbättra prisnivån och tillgången till utsläppsfri rörlighet för utsatta hushåll och samhällen.
	2. Medlemsstaterna bör säkerställa att åtgärderna som antas enligt denna artikel utformas och genomföras på ett icke-diskriminerande sätt för att stödja utvecklingen av en väl fungerande och inkluderande marknad för begagnade utsläppsfria fordon, som är tillgänglig för alla konsumentsegment.

Or. en

Motivering

I linje med det ytterligare mål för förordningen som identifierats bör medlemsstaterna stödja utvecklingen av en väl fungerande marknad för begagnade utsläppsfria fordon.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning
Artikel 5

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Artikel 5	***utgår***
Utövande av delegeringen	
1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.	
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.3 ges till kommissionen tills vidare från och med [Publikationsbyrån: för in datum = den dag då denna förordning träder i kraft].	
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.	
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2026.	
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.	
6. En delegerad akt som antas i enlighet med artikel 5.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska	

förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Or. en

Motivering

Efter antagandet av förslaget till förordning om acceleration av industrins omställning behövs en ytterligare bedömning av behovet av att säkerställa överensstämmelse och samstämmighet mellan de två rättsakterna. Medföredragandena anser för närvarande att en dynamisk korshänvisning till förordningen är att föredra och föreslår därför att bemyndigandet för en delegerad akt i frågan stryks ur texten. De är dock fortsatt öppna för ytterligare överväganden om det lämpligaste sättet att gå vidare.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning
Artikel 6 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Övervakning och rapportering	***Medlemsstaternas övervaknings- och rapporteringsskyldigheter***

Or. en

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Senast den 28 februari 2028, och därefter vartannat år, ska varje medlemsstat till kommissionen lämna in en nationell plan som beskriver de åtgärder som medlemsstaten har infört och de åtgärder som den planerar att genomföra för att uppnå de nationella mål som anges i bilagan till denna förordning.	***1.*** Senast den 28 februari 2028, och därefter vartannat år, ska varje medlemsstat till kommissionen lämna in ***ett förslag till*** en nationell plan som beskriver de åtgärder som medlemsstaten har infört och de åtgärder som den planerar att genomföra för att uppnå de nationella mål som anges i bilagan till denna förordning.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör ha flexibilitet att utnyttja de åtgärder som passar deras specifika nationella förhållanden för att nå målen i bilagan. För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden bör medlemsstaternas nationella planer vara mer innehållsrika och föremål för utvärdering av kommissionen, så att ett adekvat uppföljningsarbete från medlemsstaternas sida säkerställs.

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	I de nationella planerna bör åtminstone följande finnas med:
	a) en bedömning av det aktuella läget och den framtida utvecklingen av den nationella marknaden för utsläppsfria och utsläppssnåla tjänstefordon, inbegripet effekterna på andrahandsmarknaden för fordon,
	b) en bedömning av det aktuella läget och den framtida utvecklingen av den nationella skatteordningen för tjänstefordon,
	c) den politik och de åtgärder som är nödvändiga för att de mål som avses i bilaga I ska nås, uppdelade separat i kortfristiga åtgärder (inom 12 månader) och mer långfristiga åtgärder (upp till 5 år),
	(d) planerade eller antagna åtgärder för att säkerställa att behovet av laddningsinfrastruktur för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon tillgodoses, i synnerhet vad gäller laddning på arbetsplatsen och i hemmet,
	e) planerade eller antagna åtgärder för att främja andrahandsmarknaden för utsläppsfria fordon.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör ha flexibilitet att utnyttja de åtgärder som passar deras specifika nationella förhållanden för att nå målen i bilagan. För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden bör medlemsstaternas nationella planer vara mer innehållsrika och föremål för utvärdering av kommissionen, så att ett adekvat uppföljningsarbete från medlemsstaternas sida säkerställs.

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	1a. Medlemsstaterna ska, när de utarbetar sina nationella planer, som ett minimum utvärdera följande alternativ för inkludering under punkt c i punkt 1:
	a) stöd till långtidshyrning med köpoption för batteridrivna elbilar, batteridrivna eller laddbara hybridfordon av kategori N1 samt elcyklar,
	b) sociala leasingprogram för batteridrivna elfordon och elcyklar,
	c) inköpsbonusar för batteridrivna elfordon,
	(d) inköpsavgifter för stora företag som förvärvar fordon med förbränningsmotor,
	e) subventioner för installation av laddningsinfrastruktur, i synnerhet i privata byggnader och i lokaler tillhörande stora företag,
	f) inrättande av dedikerade parkeringsplatser för batteridrivna elfordon,
	g) påskyndade regler för avskrivning av bolagsskatt för batteridrivna elfordon,
	h) förmånliga skatteregler för användningen av utsläppsfria fordon som tjänstebilar i form av en förmån in natura för anställda.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör ha flexibilitet att utnyttja de åtgärder som passar deras specifika nationella förhållanden för att nå målen i bilagan. För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden bör medlemsstaternas nationella planer vara mer innehållsrika och föremål för utvärdering av kommissionen, så att ett adekvat uppföljningsarbete från medlemsstaternas sida säkerställs.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	1b. Om medlemsstaterna beslutar att inte inkludera någon av de åtgärder som avses i punkt 1a (ny) ska de i sitt utkast till nationell plan inkludera en motiverad förklaring till detta beslut.

Or. en

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 1c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	1c. Kommissionen ska bedöma utkasten till nationella planer och får utfärda rekommendationer till medlemsstaterna. Dessa rekommendationer ska utfärdas senast sex månader efter inlämnandet av utkasten till nationella planer enligt punkt 1. Dessa rekommendationer får i synnerhet behandla huruvida den politik och de åtgärder som rör de nationella målen är ändamålsenliga och välriktade.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör ha flexibilitet att utnyttja den åtgärd som bäst passar deras specifika nationella förhållanden för att nå målen i bilagan. För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden bör medlemsstaternas nationella planer vara mer innehållsrika och föremål för utvärdering av kommissionen, så att ett adekvat uppföljningsarbete från medlemsstaternas sida säkerställs.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Senast den 28 februari ***2031***, och därefter varje år, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen översända uppgifter om det totala antalet nya företagsfordon som registrerats på stora företag på medlemsstatens territorium under det föregående kalenderåret, uppdelat på personbilar och lätta lastbilar, samt om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i var och en av dessa kategorier.	***2.*** Senast den 28 februari ***2028***, och därefter varje år, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen översända uppgifter om det totala antalet nya företagsfordon som registrerats på stora företag på medlemsstatens territorium under det föregående kalenderåret, uppdelat på personbilar och lätta lastbilar, samt om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i var och en av dessa kategorier.

Or. en

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	2a. Senast den 28 februari 2033 ska de medlemsstater som väljer att utnyttja de flexibilitetsalternativ som föreskrivs i artikel 3.1a och 3.1b inrätta nationella register för elcyklar och lastcyklar som förvärvas av stora företag. Senast den 28 februari 2034 och därefter varje år ska dessa medlemsstater till kommissionen överlämna det totala antalet elcyklar och lastcyklar som registrerats av stora

företag inom deras territorium under det föregående kalenderåret.

Or. en

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning
Artikel 6a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	Artikel 6a
	Unionens riktlinjer för bästa praxis
	1. Senast den [Publikationsbyrån: för in datum: 6 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen inrätta ett forum för medlemsstaterna för utbyte av bästa praxis som är effektiv när det gäller att påskynda registreringen av utsläppsfria tjänstefordon hos stora företag. Sådan bästa praxis får innefatta rekommendationer om reform av skatteordningen och åtgärder för att stödja andrahandsmarknaden.
	2. Senast … [Publikationsbyrån: för in datum: 18 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen offentliggöra unionens riktlinjer med en förteckning och utvärdering av bästa praxis i den mening som avses i punkt 1. Vid utarbetandet och uppdateringen av dessa riktlinjer ska kommissionen säkerställa att åtgärderna är differentierade, proportionella och evidensbaserade, med beaktande av de specifika operativa, tekniska och ekonomiska egenskaperna hos distinkta kategorier av tjänstefordonsparker samt mångfalden av nationella marknader och sammansättningar av fordonsparker. Riktlinjerna ska även innehålla vägledning om hur medlemsstaterna kan få tillgång till unionens finansieringsinstrument till stöd för att nå

målen i bilagan, inbegripet, men inte begränsat till, Sociala klimatfonden,[1a] Fonden för ett sammanlänkat Europa[1b] och Fonden för en rättvis omställning.[1c]

3. Kommissionen ska bedöma utformningskriterier för framtida finansieringsinstrument inom unionen och säkerställa att deras utformning återspeglar de specifika operativa, tekniska och ekonomiska egenskaperna hos olika kategorier av tjänstefordonsparker.

[1a] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av Fonden för en rättvis omställning (EUT L 130, 16.5.2023, s. 1).

[1b] [Förslag till förordning av den 16 juli 2025 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034]

[1c] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1056 av den 24 juni 2021 om inrättande av Fonden för en rättvis omställning (EUT L 231, 30.6.2021, s. 1).

Or. en

Motivering

För att utnyttja erfarenheterna från de medlemsstater som redan har gjort betydande framsteg när det gäller utfasning av fossila bränslen bör kommissionen inrätta ett forum för utbyte av dessa erfarenheter och offentliggöra vägledningar om vilka politiska alternativ som har identifierats som de mest effektiva.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning
Artikel 6b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	Artikel 6b

	Kommissionens rapporter
	1. Senast den [Publikationsbyrån: för in datum: 3 år efter denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen genomföra en utvärdering av de direkta och indirekta ekonomiska konsekvenserna av denna förordning för små och medelstora företag mot bakgrund av de mål som den eftersträvar och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten för Europaparlamentet och rådet.
	2. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen bedöma huruvida särskilda åtgärder för att stimulera användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i unionen bedöms vara nödvändiga, i synnerhet vad gäller målet om klimatneutralitet senast 2050, och lägga fram ett betänkande för Europaparlamentet och rådet med resultaten av den utvärderingen. Den rapporten ska, när så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Or. en

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning
Artikel 7 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Senast den 31 december 2032 ska kommissionen se över denna förordning och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av den, inklusive för fastställande av mål för andelen utsläppsfria ***och utsläppssnåla*** fordon för perioden efter 2035.	Senast den 31 december 2032 ska kommissionen se över denna förordning och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av den, inklusive för fastställande av ***mer ambitiösa*** mål för andelen utsläppsfria fordon för perioden efter 2035.

Or. en

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning
Bilaga I – Tabell1

Kommissionens förslag				
Medlemsstat	Mål för de sammanlagda andelarna utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, från och med 2030	Minimimål för andelen utsläppsfria fordon, från och med 2030	***Mål för de sammanlagda andelarna utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, från och med 2035***	Minimimål för andelen utsläppsfria fordon, från och med 2035
Österrike	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***
Belgien	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***
Bulgarien	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Kroatien	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Cypern	***55 %***	***36 %***	***76 %***	***64 %***
Tjeckien	***55 %***	***36 %***	***76 %***	***64 %***
Danmark	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***
Estland	***55 %***	***36 %***	***76 %***	***64 %***
Finland	***83 %***	***54 %***	***95 %***	***95 %***
Frankrike	***69 %***	***45 %***	***95 %***	***80 %***
Tyskland	***83 %***	***54 %***	***95 %***	***95 %***
Grekland	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Ungern	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Irland	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***
Italien	***69 %***	***45 %***	***95 %***	***80 %***
Lettland	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Litauen	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Luxemburg	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***
Malta	***69 %***	***45 %***	***95 %***	***80 %***
Nederländerna	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***
Polen	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Portugal	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Rumänien	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Slovakien	***48 %***	***31 %***	***67 %***	***56 %***
Slovenien	***55 %***	***36 %***	***76 %***	***64 %***
Spanien	***55 %***	***36 %***	***76 %***	***64 %***
Sverige	***90 %***	***58 %***	***95 %***	***95 %***

Ändringsförslag				
Medlemsstat	Mål för de sammanlagda andelarna utsläppsfria och	Minimimål för andelen utsläppsfria fordon, från och	***utgår***	Minimimål för andelen utsläppsfria fordon, från och med 2035

	utsläppssnåla fordon, från och med 2030	med 2030		
Österrike	***91 %***	***70 %***		***99 %***
Belgien	***91 %***	***70 %***		***99 %***
Bulgarien	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Kroatien	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Cypern	***56 %***	***43 %***		***67 %***
Tjeckien	***56 %***	***43 %***		***67 %***
Danmark	***91 %***	***70 %***		***99 %***
Estland	***56 %***	***43 %***		***67 %***
Finland	***84 %***	***65 %***		***99 %***
Frankrike	***70 %***	***54 %***		***84 %***
Tyskland	***84 %***	***65 %***		***99 %***
Grekland	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Ungern	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Irland	***91 %***	***70 %***		***99 %***
Italien	***70 %***	***54 %***		***84 %***
Lettland	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Litauen	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Luxemburg	***91 %***	***70 %***		***99 %***
Malta	***70 %***	***54 %***		***84 %***
Nederländerna	***91 %***	***70 %***		***99 %***
Polen	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Portugal	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Rumänien	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Slovakien	***49 %***	***37 %***		***59 %***
Slovenien	***56 %***	***43 %***		***67 %***
Spanien	***56 %***	***43 %***		***67 %***
Sverige	***91 %***	***70 %***		***99 %***

Or. en

MOTIVERING

Genom denna förordning syftar Europeiska kommissionen till att stödja ökad användning av utsläppsfria och utsläppssnåla bilar och lätta nyttofordon i de fordonsparker som registreras av stora företag i EU, genom att fastställa mål för fordonsparken för 2030 och 2035. Europeiska kommissionen har valt att inte använda ett tillvägagångssätt som skulle fastställa mål för fordonsparker för enskilda företag. I stället valde kommissionen att ge medlemsstaterna i uppdrag att säkerställa att användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ökar i linje med EU:s övergripande klimatmål och de specifika målen för transportsektorn.

Medföredragandena stöder förordningens syfte liksom de valda instrumenten. De anser också att målnivåerna (och moduleringen per medlemsstat baserad på BNP) i stort sett är ändamålsenliga och föreslår endast en måttlig ambitionshöjning för personbilar för 2030. Vad gäller personbilsmålet för 2035 anser föredragandena, med tanke på det sannolika tillståndet hos den nya personbilsfordonsparken vid den tidpunkten (baserat exempelvis på koldioxidnormerna för personbilar), att det inte längre är nödvändigt att ha ett kombinerat mål för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon vid den tidpunkten, eftersom ett mål enbart för utsläppsfria fordon kommer att ge ett mer riktat incitament för utfasningen av fossila bränslen i tjänstens fordonsparker vid den tidpunkten.

För medföredragandena är ett ytterligare mål med förordningen också att förbättra tillgängligheten och prisnivån för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på andrahandsmarknaden. Enligt deras uppfattning identifieras detta mål också tydligt i kommissionens egen konsekvensbedömning och motivering. Det bör därför också återspeglas i förordningens bestämmelser.

Med beaktande av att en betydande andel av resorna är kortare än 5 kilometer konstaterar medföredragandena också att vissa resor eller transporter på sista kilometern som tidigare gjordes med bil eller lätt nyttofordon i framtiden skulle kunna göras med elcykel eller lastcykel. För att uppmuntra denna övergång till cykling där det är möjligt syftar utkastet till betänkandet till att uppmuntra stora företag att registrera tjänstecyklar. Program för leasing av tjänsteelcyklar för arbetstagare som redan finns i vissa medlemsstater har visat sig effektiva när det gäller att stimulera efterfrågan på elcyklar, med resultatet att den europeiska cykelindustrins konkurrenskraft stärks och potentialen att skapa tusentals attraktiva arbetstillfällen i en nära framtid frigörs. Medlemsstater som inför sådana program på ett effektivt sätt skulle kunna tillämpa en viss grad av flexibilitet i förhållande till sina mål.

För att ge medlemsstaterna och alla marknadsaktörer vägledning lägger medföredragandena till en definition av ekonomiskt stöd. För närvarande är EU:s marknad för tjänstefordon extremt fragmenterad när det gäller det stöd som medlemsstaterna erbjuder för övergången till hållbar rörlighet inom segmentet för tjänstens fordonsparker. Medföredragandena strävar efter att ge marknadsaktörerna så stor förutsägbarhet som möjligt och skapa lika villkor mellan medlemsstaterna. Eftersom en del av den bästa praxis som redan framgångsrikt genomförts i medlemsstaterna inbegriper differentierade skattesystem för utsläppsfria och utsläppssnåla tjänstefordon (jämfört med alternativ med förbränningsmotor som drivs på fossila bränslen), bör det klargöras att definitionen av ekonomiskt stöd omfattar dessa skatteåtgärder, liksom direkta ekonomiska incitament och andra regleringsmässiga fördelar som vanligtvis beviljas för tjänstefordon.

Kommissionens förslag erkänner vikten av att styra om de ekonomiska incitamenten för att rivstarta användningen av tjänstefordon i alla medlemsstater och förpliktar enligt medföredragandenas uppfattning på ett välmotiverat sätt medlemsstaterna att upphöra med ekonomiskt stöd till tjänstefordon som inte är utsläppsfria eller utsläppssnåla efter 2028. Laddbara hybridfordon kan spela en roll i övergången till utsläppsfri rörlighet och kan stödja tillverkningsarbetstillfällen i Europa. Ur ett industripolitiskt perspektiv är det också nödvändigt att ge fordonssektorn långsiktig förutsägbarhet och investeringssäkerhet. Med tanke på den strategiska betydelsen av att bygga upp Europas leveranskedja för batteridrivna fordon är det avgörande att säkra så stor efterfrågan som möjligt på batteridrivna elfordon för att dessa omvandlande investeringar ska lyckas. Eftersom de resurser som medlemsstaterna har tillgängliga för ekonomiskt stöd till tjänstefordon alltid kommer att vara begränsade, anser medföredragandena att det är lämpligt att dessa knappa resurser från och med 2032 uteslutande riktas till utsläppsfria fordon.

I linje med det ytterligare mål som beskrivs ovan föreslår medföredragandena att medlemsstaterna inte bara fokuserar sitt stöd till tjänstefordon på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, utan också gör dessa fordon tillgängliga för hushåll med lägre och medelhög inkomst genom att även stödja andrahandsmarknaden.

För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden och för att göra genomförandet så snabbt och effektivt som möjligt föreslår medföredragandena att kommissionen inrättar ett forum för utbyte av bästa praxis mellan medlemsstaterna och att kommissionen offentliggör vägledning baserad på detta forums arbete.

Eftersom framgången för denna förordning i första hand är beroende av att medlemsstaterna genomför de nödvändiga åtgärderna för att möjliggöra ökad användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i tjänstens fordonsparker, anser medföredragandena att det är nödvändigt att göra bestämmelserna om de nationella handlingsplanerna (artikel 6) mer innehållsrika och säkerställa att medlemsstaterna i tillräcklig grad följer upp dem. I detta syfte bör kommissionen ha möjlighet att utfärda rekommendationer om planerna om den anser att de åtgärder som anges i dem är otillräckliga för att nå förordningens mål. För att dessutom säkerställa en miniminivå av harmonisering av medlemsstaternas politik bör alla planer innehålla vissa standardelement, inbegripet en analys av de nationella marknaderna och en utvärdering av politiska åtgärder för både första- och andrahandsmarknaden för tjänstefordon, liksom politik som syftar till att bygga ut den nödvändiga laddningsinfrastrukturen.

Medföredragandena stöder starkt kravet på att nya tjänstefordon ska vara ”tillverkade i EU” som ett villkor för ekonomiskt stöd från medlemsstaterna. För att bevara och skapa attraktiva industriella arbetstillfällen i Europa och stödja industriell verksamhet och suveränitet inom unionens territorium bör unionen säkerställa att offentliga medel som mobiliseras inom ramen för denna förordning riktas till fordon som är ”tillverkade i EU”. Efter antagandet av förslaget till förordning om acceleration av industrins omställning behövs en ytterligare bedömning av behovet av att säkerställa överensstämmelse och samstämmighet mellan de två rättsakterna. Medföredragandena anser för närvarande att en dynamisk korshänvisning till förordningen är att föredra och föreslår därför att bemyndigandet för en delegerad akt i frågan stryks ur texten. De är dock fortsatt öppna för ytterligare överväganden om det lämpligaste sättet att gå vidare.

BILAGA: FÖRKLARINGAR OM SYNPUNKTER

FÖRKLARING OM SYNPUNKTER FRÅN TIEMO WÖLKEN

Föredraganden förklarar, i enlighet med artikel 8 i bilaga I till arbetsordningen, att han i sitt betänkande har inkluderat synpunkter i frågor rörande ärendet som han har mottagit från följande företrädare för intressegrupper som omfattas av tillämpningsområdet för det interinstitutionella avtalet om ett obligatoriskt öppenhetsregister[1] eller företrädare för offentliga myndigheter i tredjeländer, inbegripet deras diplomatiska beskickningar och ambassader, i samband med att förslaget till betänkande utarbetades:

1. Företrädare för intressegrupper som omfattas av tillämpningsområdet för det interinstitutionella avtalet om ett obligatoriskt öppenhetsregister
Platform for Electromobility
Enterprise Rent-A-Car UK Limited
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
Leaseurope
BNP Paribas
Euralia
Stellantis
Association française des sociétés financières
E-mobility europe
Taxis 4 smart mobility
Mouvement des entreprises de France
Bureau européen des Unions des consommateurs
Renault
Volkswagen Aktiengesellschaft
International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
Transports et Logistique de France
IVECO Group N.V.
International Council on Clean Transportation
Toyota Motor Europe
International Council on Clean Transportation
Climate Group (UK registered name: The Climate Change Organisation)
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.
Johnson Matthey plc
Mazda Motor Logistics Europe N.V.
Électricité de France
European Association Automotive Suppliers
Sixt SE
Verband der Automobilindustrie

[1] Interinstitutionellt avtal av den 20 maj 2021 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om ett obligatoriskt öppenhetsregister (EUT L 207, 11.6.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2021/611/oj).

Robert Bosch GmbH
Uber
Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
Association des grandes entreprises françaises / Association of large French companies
Industriegewerkschaft Metall
CLECAT - European association for forwarding, transport, logistic and Customs services
Verband kommunaler Unternehmen e.V.
2. Företrädare för offentliga myndigheter i tredjeländer, inbegripet deras diplomatiska beskickningar och ambassader
Ingen

Ovanstående förteckning upprättas uteslutande på föredragandens ansvar.

I den mån fysiska personer identifierats med namn, befattning eller båda i förteckningen förklarar föredraganden att de berörda fysiska personerna tillsänts Europaparlamentets meddelande om skydd av personuppgifter nr 484 (https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do), i vilket villkoren för behandlingen av deras personuppgifter och rättigheterna i samband med denna behandling fastställs.

FÖRKLARING OM SYNPUNKTER FRÅN FRANÇOIS KALFON

Föredraganden förklarar, i enlighet med artikel 8 i bilaga I till arbetsordningen, att han i sitt betänkande har inkluderat synpunkter i frågor rörande ärendet som han har mottagit från följande företrädare för intressegrupper som omfattas av tillämpningsområdet för det interinstitutionella avtalet om ett obligatoriskt öppenhetsregister[2] eller företrädare för offentliga myndigheter i tredjeländer, inbegripet deras diplomatiska beskickningar och ambassader, i samband med att förslaget till betänkande utarbetades:

1. Företrädare för intressegrupper som omfattas av tillämpningsområdet för det interinstitutionella avtalet om ett obligatoriskt öppenhetsregister
Platform for Electromobility
Enterprise Rent-A-Car UK Limited
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
Leaseurope
Société Générale
BNP Paribas
Euralia
Stellantis
Crédit Agricole S.A
Association française des sociétés financières
Union française de l'électricité - UFE
E-mobility europe

[2] Interinstitutionellt avtal av den 20 maj 2021 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om ett obligatoriskt öppenhetsregister (EUT L 207, 11.6.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2021/611/oj).

Fédération Nationale des Transports Routiers
Taxis 4 smart mobility
Forvia
Mouvement des entreprises de France
Bureau européen des Unions des consommateurs
Renault
European Cycling Industries
European Cyclists Federation
European Association of Manufacturers of Moulded PU Parts for the Automotive Industry
Volkswagen Aktiengesellschaft
International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
Transports et Logistique de France
Orano
2. Företrädare för offentliga myndigheter i tredjeländer, inbegripet deras diplomatiska beskickningar och ambassader
Ingen

Ovanstående förteckning upprättas uteslutande på föredragandens ansvar.

I den mån fysiska personer identifierats med namn, befattning eller båda i förteckningen förklarar föredraganden att de berörda fysiska personerna tillsänts Europaparlamentets meddelande om skydd av personuppgifter nr 484 (https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do), i vilket villkoren för behandlingen av deras personuppgifter och rättigheterna i samband med denna behandling fastställs.