



2017/0291(COD)

7.6.2018

ÆNDRINGSFORSLAG

32 - 288

Udkast til betænkning

Andrzej Grzyb

(PE620.815v01-00)

Fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

Forslag til direktiv

(COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))

Ændringsforslag 32 Luke Ming Flanagan

Forslag til direktiv Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) *Unionen går fuldt ind for* et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0013).

Ændringsforslag

(1) *Unionens tilslutning til* et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹ *modarbejdes af dens tiltagende globaliseringspolitik, som delvist dokumenteres af, at den er fast besluttet på at have store og ubegrænsede handelsaftaler. Mens* Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed, *undermineres disse planer delvist, når der tages højde for stigningen i vejtransporttrafik som følge af store handelsaftaler.*

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0015).

Or. en

Ændringsforslag 33 Mireille D'Ornano

Forslag til direktiv

Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0013).

Ændringsforslag

(1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed. ***Den er ligeledes bevidst om forsinkelsen på dette område og de skuffende resultater, der er konstateret i de fleste medlemsstater, når det gælder anvendelsen af kulstoffattige energikilder.***

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0015).

Or. fr

Ændringsforslag 34

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden

Ændringsforslag

(1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden

2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0013).

2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 35 %, gennemføre energibesparelser på mindst 35 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0015).

Or. en

Ændringsforslag 35 **Claude Turmes**

Forslag til direktiv **Betragtning 1**

Kommissionens forslag

(1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af

Ændringsforslag

(1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem¹⁹. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030²⁰ fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 35 %, gennemføre energibesparelser på mindst 35 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af

24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0013).

24. oktober 2014.

²⁰ Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0015).

Or. en

Ændringsforslag 36 Claude Turmes

Forslag til direktiv Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være **godt på vej mod nulemission inden** midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. **Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer**, herunder anvendelse af offentlige udbud af **renere** køretøjer.

Ændringsforslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være **energinetral senest i** midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. **Tilsvarende skal kun køretøjer med ultralave emissioner bringes på markedet senest fra 2035. Drivhusgasemissioner i transportsektoren tegner sig imidlertid allerede for næsten en fjerdedel af de samlede CO₂-emissioner i Unionen og stiger fortsat. Mellem 1990 og 2016 steg emissionerne fra transport i EU-28 med 25 % i forhold til niveauerne i 1990. Ifølge yderligere skøn fra Det Europæiske Miljøagentur forventes der en fortsat stigning på 2 % mellem 2015 og 2016, hvilket skaber et endnu mere påtrængende behov for en drastisk reduktion af drivhusgasemissioner for at efterkomme Parisaftalen og for mere**

ambitiøse politikker og foranstaltninger, herunder anvendelse af offentlige udbud af køretøjer med ultralave emissioner.

²¹ COM(2016) 501 final.

²¹ COM(2016) 501 final.

Or. en

Ændringsforslag 37 **Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

Forslag til direktiv **Betragtning 2**

Kommissionens forslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der *er sundhedsskadelige*, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af *renere* køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

Ændringsforslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der *skader miljøet og vores sundhed*, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af køretøjer *med ultralave emissioner. Endvidere bør Unionen for at opfylde sine forpligtelser i henhold til Parisaftalen og for at sikre et reelt bidrag fra transportsektoren til dekarboniseringen af samfundet sikre, at brugen af offentlige udbud vedrørende køretøjer, der drives med fossile brændstoffer, ophører med det samme.*

²¹ COM(2016) 501 final.

Ændringsforslag 38 Gabriele Preuß

Forslag til direktiv Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

Ændringsforslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder **foranstaltninger, der understøtter et skift i retning af offentlig transport, og** anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

Ændringsforslag 39 Renate Sommer

Forslag til direktiv Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Kommissionen meddelte i sin

Ændringsforslag

(2) Kommissionen meddelte i sin

europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder **foranstaltninger, der understøtter et skift i retning af offentlig transport, og** anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

Or. en

Ændringsforslag 40 **Mireille D'Ornano**

Forslag til direktiv **Betragtning 2**

Kommissionens forslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, **bør** dekarboniseringen af transportsektoren **fremskyndes**, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af

Ændringsforslag

(2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²¹, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, **hører** dekarboniseringen af transportsektoren **med til prioriteringerne, hvad angår dekarboniseringsstrategierne**, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod

luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.

²¹ COM(2016) 501 final.

Or. fr

Ændringsforslag 41 **Mireille D'Ornano**

Forslag til direktiv **Betragtning 3**

Kommissionens forslag

(3) Kommissionen understreger i sin meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"²², at øget produktion og udbredelse af renere køretøjer, infrastrukturer for alternative brændstoffer og nye mobilitetstjenester, der udnytter digitaliseringen og automatiseringen i Unionen, giver mange fordele for Europas borgere, medlemsstater og industrier. Disse omfatter mere sikre og fleksible rejsemuligheder og reduktion af eksponering for skadelige forurenende emissioner. Talen om Unionens tilstand i 2017 fastslog, at målet er, at EU bliver førende i verden inden for dekarbonisering.

²² COM(2017) 283 final.

Ændringsforslag

(3) Kommissionen understreger i sin meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"²², at øget produktion og udbredelse af renere køretøjer, infrastrukturer for alternative brændstoffer og nye mobilitetstjenester, der udnytter digitaliseringen og automatiseringen i Unionen, giver mange fordele for Europas borgere, medlemsstater og industrier. Disse omfatter mere sikre og fleksible rejsemuligheder og reduktion af eksponering for skadelige forurenende emissioner, **hvor man ved, at de har en betydelig indvirkning på luftkvaliteten, navnlig i storbyerne**. Talen om Unionens tilstand i 2017 fastslog, at målet er, at EU bliver førende i verden inden for dekarbonisering.

²² COM(2017) 283 final.

Or. fr

Ændringsforslag 42
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med *lave eller ingen* emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og *fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder* for køretøjer med *lave eller ingen* emissioner.

Ændringsforslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med *ultralave* emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan). *Disse forurenende stoffer er blevet sat i forbindelse med en lang række lungesygdomme og mere end 400 000 for tidlige dødsfald i Europa og skaber sundhedsmæssige omkostninger på mellem 330 mia. EUR og 940 mia. EUR, svarende til mellem 3 % og 9 % af EU's BNP. For at mindske luft- og støjforurening og opfylde EU's standarder for luftkvalitet i byer og landdistrikter er konkrete og ambitiøse politikker og foranstaltninger, herunder anvendelse af offentlige udbud af køretøjer med ultralave emissioner, nødvendige.*

Or. en

Ændringsforslag 43
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af

Ændringsforslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af

transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og fremme *den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.*

transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan), *som bidrager til fremvæksten af en lang række lungesygdomme og er direkte ansvarlig for mere end 400 000 for tidlige dødsfald om året i Europa, skaber sundhedsmæssige omkostninger, som anslås til mellem 330 mia. EUR og 940 mia. EUR, svarende til mellem 3 % og 9 % af EU's BNP. For at mindske luft- og støjforurening og overholde grænseværdierne for luftforurening bør Kommissionen og medlemsstaterne fremme brugen af offentlige udbud vedrørende køretøjer med lave og ingen emissioner.*

Or. en

Ændringsforslag 44 Mireille D'Ornano

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.

Ændringsforslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner. *Det er dog vigtigt at påpege, at blandt disse nye innovative teknologier er elektriske*

køretøjer i endnu større grad i stand til at fremme dekarboniseringen af transportsektoren, såfremt den elektricitet, de anvender, selv stammer fra dekarboniserede energikilder.

Or. fr

Ændringsforslag 45
Nicola Caputo, Massimo Paolucci

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end methan) og *fremme* den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.

Ændringsforslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end methan) og *dermed forbedre luftkvaliteten i byerne og i andre forurenede områder, samtidig med at det bidrager til* den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.

Or. it

Ændringsforslag 46
Seb Dance

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved

Ændringsforslag

(5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved

at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil *sandsynligvis* reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.

at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil reducere emissionerne af CO₂ og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.

Or. en

Ændringsforslag 47
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) En større udbredelse af køretøjer med ultralave emissioner medfører også en reduktion af olieefterspørgslen og dermed lavere omkostninger til import af brændstoffer samt øget forsyningssikkerhed. Transportsektoren tegner sig for to tredjedele af EU's endelige efterspørgsel efter olie og olieprodukter, hvoraf 88 % importeres, primært fra ustabile regioner. Energieffektivitet og anvendelse af vedvarende energikilder er nøglen til at opnå en bæredygtig mobilitet. Et skift til elektriske køretøjer, der udelukkende kører på elektricitet fra vedvarende energikilder, indebærer betydelige forbedringer i energieffektiviteten. I sammenligning med konventionelle biler er elektriske køretøjer 2,5 gange mere effektive.

Or. en

Ændringsforslag 48
Seb Dance

Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Skøn over, hvornår der vil være prislighed mellem køretøjer med forbrændingsmotor og batteridrevne køretøjer, ligger mellem 2010 og 2028. Hertil kommer, at adskillige producenter af originaludstyr (OEM'er) har anført eksempler på prislighed for visse ny modeller i 2020. Baseret på de lavere driftsomkostninger for batteridrevne køretøjer vil tidspunktet for lighed med hensyn til de samlede ejeromkostninger (TCO) indtræde før året for prislighed med hensyn til købsprisen, typisk 2 til 6 år tidligere.

Or. en

Ændringsforslag 49
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Unionen skal øge de incitamenter, der understøtter den teknologiske udvikling af bæredygtige og genanvendelige batterier, som bør fremstilles med tanke på nødvendigheden af at minimere miljøaftrykket.

Or. en

Ændringsforslag 50
Luke Ming Flanagan

**Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Alle foreslåede nye store handelsaftaler vil uundgåeligt påvirke vejtransport og tung godstrafik.

Or. en

**Ændringsforslag 51
Seb Dance**

**Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Indkøb af energieffektive køretøjer med ultralave emissioner kan fremskynde udviklingen af den infrastruktur, der er nødvendig for intelligent opladning af elektriske køretøjer. Kombinationen af krav til elektromobilitet vedrørende forberedelse af parkeringspladser og opsætning af ladestandere, som det kræves i henhold til direktivet om bygningers energimæssige ydeevne [som ændret ved COM(2016)0765], og krav til indkøb af køretøjer med lave emissioner er et effektivt middel til at fremme elbiler og samtidig tillade yderligere udvikling til lavere omkostninger på mellemlang til lang sigt samt øge forbrugernes accept.

Or. en

**Ændringsforslag 52
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Forslag til direktiv
Betragtning 5 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Indkøb af køretøjer med ultralave emissioner kan fremskynde udviklingen af den infrastruktur, der er nødvendig for intelligent opladning af elektriske køretøjer. Kombinationen af krav til elektromobilitet vedrørende forberedelse af parkeringspladser og opsætning af ladestandere, som det kræves i henhold til direktivet om bygningers energimæssige ydeevne [som ændret ved COM(2016)0765], med krav til indkøb af køretøjer med ultralave emissioner er et effektivt middel til at fremme elbiler og samtidig tillade yderligere udvikling til lavere omkostninger på mellemlang til lang sigt samt øge forbrugernes accept.

Or. en

Ændringsforslag 53
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 5 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5b) Indkøb af energieffektive køretøjer med ultralave emissioner kan fremskynde udviklingen af den infrastruktur, der er nødvendig for intelligent opladning af elektriske køretøjer. Kombinationen af krav til elektromobilitet vedrørende forberedelse af parkeringspladser og opsætning af ladestandere, som det kræves i henhold til direktivet om bygningers energimæssige ydeevne [som ændret ved COM(2016)0765], med krav til indkøb af køretøjer med ultralave emissioner er et effektivt middel til at fremme elbiler og samtidig tillade yderligere udvikling til lavere omkostninger på mellemlang til lang sigt samt øge forbrugernes accept.

Or. en

Ændringsforslag 54
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 5 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5c) Markedsprognoser skønner, at køretøjer med ultralave emissioner såsom helt elektriske biler vil falde betydeligt i pris og blive særdeles konkurrencedygtige og endda billigere i drift end konventionelle køretøjer i 2020'erne, navnlig når der tages hensyn til de samlede ejeromkostninger som følge af lavere omkostninger for batterier, men også andre omkostningsnedsættelser, der vil vise sig som følge af lavere brændstofpriser og lavere vedligeholdelsesomkostninger forbundet med at køre en elbil.

Or. en

Ændringsforslag 55
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 5 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5d) Mens Unionen er en af de førende regioner inden for forskning og økoinnovation, er det Asien og Stillehavsområdet, der huser de største producenter af busser og batterier. Tilsvarende styres den globale udvikling på markederne for elektriske batteridrevne køretøjer af markederne i Kina og USA, der tilsammen tegner sig for ca. 60 % af det globale marked, sammenlignet med de 28 %, som EU tegner sig for. En ambitiøs politisk ramme

er derfor nødvendig for at stimulere innovation og yderligere fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst i de voksende globale markeder for køretøjer med ultralave emissioner og den dermed forbundne teknologiinfrastruktur.

Or. en

Ændringsforslag 56
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 5 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5e) Det Europæiske batterimarked vil have en værdi af 250 mia. EUR om året fra 2025, da den europæiske efterspørgsel efter battericeller forventes at nå op på 200 GWh og kan skabe mellem 4 og 5 mio. nye arbejdspladser i Europa. Manglen på et indenlandsk celleproduktionsgrundlag truer imidlertid EU's industrielle kunders position. For at overvinde denne konkurrencemæssige ulempe og etablere en konkurrencedygtig værdikæde for produktion af battericeller i Europa med fokus på bæredygtig og ansvarlig forsyning af råstoffer, en produktionsproces baseret på vedvarende energi samt genvinding og genbrug er EU-institutionerne, medlemsstaterne og de lokale myndigheder nødt til at handle hurtigt og i fællesskab.

Or. en

Ændringsforslag 57
Seb Dance

Forslag til direktiv
Betragtning 6

(6) Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og 2014/25/EU²⁵ fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almennyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.

²⁴ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

(6) Den offentlige sektors udgifter til anlægsarbejder, varer og tjenesteydelser udgør ca. 14 % af EU's BNP og tegner sig for ca. 1,8 billioner EUR om året.

Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og 2014/25/EU²⁵ fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almennyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.

²⁴ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

Or. en

Ændringsforslag 58 Claude Turmes

Forslag til direktiv Betragtning 6

(6) Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og 2014/25/EU²⁵ fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almennyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig

(6) Den offentlige sektor er den største forbruger i økonomien, samtidig med at de offentlige udgifter til anlægsarbejder, varer og tjenesteydelser udgør ca. 14 % af EU's BNP og tegner sig for ca. 1,8 billioner EUR om året. Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og 2014/25/EU²⁵ fastsætter harmoniserede minimumsregler

samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.

²⁴ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almennyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.

²⁴ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

Or. en

Ændringsforslag 59

Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv

Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og 2014/25/EU²⁵ fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almennyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.

Ændringsforslag

(6) Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og 2014/25/EU²⁵ fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almennyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer. ***For at nå dette mål skal direktivet indeholde klare og transparente krav og fastlægge en enkel metode til beregning af anskaffelsesmålene.***

²⁴ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

²⁴ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵ EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

Or. de

Ændringsforslag 60 Seb Dance

Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Medlemsstaterne bør have lov til at give distributionssystemoperatører (DSO'er) mandat til at eje, udvikle, forvalte og drive en minimal kritisk masse af ladestationer i det offentlige rum med fri adgang til alle elleverandører for at sikre, at der er tilstrækkelige ladestander til rådighed.

Or. en

Ændringsforslag 61 Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for **renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport**. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke fører til udbredelse på markedet af **renere** køretøjer i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer.

(7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for **køretøjer med ultralave emissioner og støtte udviklingen af den dermed forbundne infrastruktur**. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke fører til udbredelse på markedet af køretøjer **med ultralave emissioner** i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i

Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.

dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer. Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.

Or. en

Ændringsforslag 62 **Claude Turmes**

Forslag til direktiv **Betragtning 7**

Kommissionens forslag

(7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for **renere og** mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke fører til udbredelse på markedet af **renere** køretøjer i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer. Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.

Ændringsforslag

(7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for mere energieffektive køretøjer **med ultralave emissioner** til vejtransport **og tilhørende infrastruktur**. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke fører til udbredelse på markedet af køretøjer **med ultralave emissioner** i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer. Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.

Or. en

Ændringsforslag 63 **Mireille D'Ornano**

Forslag til direktiv

Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke fører til udbredelse på markedet af renere køretøjer i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer. Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.

Ændringsforslag

(7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke **var effektivt, for så vidt som det ikke** fører til udbredelse på markedet af renere køretøjer i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer. Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.

Or. fr

Ændringsforslag 64

Arne Gericke

Forslag til direktiv

Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Den konsekvensanalyse, der er foretaget, understreger fordelene ved en ændring af den overordnede forvaltningstilgang til udbud af renere køretøjer på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt nå målet om at påvirke udbredelsen på markedet af rene køretøjer i forhold til at anvende internalisering af eksterne omkostninger i de overordnede indkøbsbeslutninger, idet der dog gøres opmærksom på relevansen af at tage hensyn til de miljømæssige aspekter i alle

Ændringsforslag

(8) Den konsekvensanalyse, der er foretaget, understreger fordelene ved en ændring af den overordnede forvaltningstilgang til udbud af renere køretøjer på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt nå målet om at påvirke udbredelsen på markedet af rene køretøjer i forhold til at anvende internalisering af eksterne omkostninger i de overordnede indkøbsbeslutninger, idet der dog gøres opmærksom på relevansen af at tage hensyn til de miljømæssige aspekter i alle

indkøbsbeslutninger. Fordelene på mellemlang og lang sigt for de europæiske borgere og virksomheder begrundes fuldt ud denne tilgang, for så vidt den ikke foreskriver, at ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører anvender en specifik teknologi.

indkøbsbeslutninger. Fordelene på mellemlang og lang sigt for de europæiske borgere og virksomheder begrundes fuldt ud denne tilgang, for så vidt den ikke foreskriver, at ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører anvender en specifik teknologi. ***Samtidig anerkender EU dog den til dels meget anspændte økonomiske situation i mange kommuner og respekterer deres økonomiske muligheder i forbindelse med implementeringen af direktivet.***

Or. de

Ændringsforslag 65 Claude Turmes

Forslag til direktiv Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Den konsekvensanalyse, der er foretaget, understreger fordelene ved en ændring af den overordnede forvaltningstilgang til udbud af **renere** køretøjer på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt nå målet om at påvirke udbredelsen på markedet af **rene** køretøjer i forhold til at anvende internalisering af eksterne omkostninger i de overordnede indkøbsbeslutninger, idet der dog gøres opmærksom på relevansen af at tage hensyn til de miljømæssige aspekter i alle indkøbsbeslutninger. Fordelene på mellemlang og lang sigt for de europæiske borgere og virksomheder begrundes fuldt ud denne tilgang, for så vidt den ikke foreskriver, at ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører anvender en specifik teknologi.

Ændringsforslag

(8) Den konsekvensanalyse, der er foretaget, understreger fordelene ved en ændring af den overordnede forvaltningstilgang til udbud af køretøjer **med ultralave emissioner** på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt nå målet om at påvirke udbredelsen på markedet af køretøjer **med ultralave emissioner** i forhold til at anvende internalisering af eksterne omkostninger i de overordnede indkøbsbeslutninger, idet der dog gøres opmærksom på relevansen af at tage hensyn til de miljømæssige aspekter i alle indkøbsbeslutninger. Fordelene på mellemlang og lang sigt for de europæiske borgere og virksomheder begrundes fuldt ud denne tilgang, for så vidt den ikke foreskriver, at ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører anvender en specifik teknologi.

Or. en

Ændringsforslag 66
Karin Kadenbach

Forslag til direktiv
Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet.

Ændringsforslag

(9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet. ***Derudover skal operatører, der genererer støttemæssige fordele ved udbydelse af deres transportydelser, klassificeres på relevant vis som sådan for at sende et klart markedssignal, medmindre der gælder en undtagelse, der er defineret i dette direktiv.***

Or. de

Begrundelse

Hvis transportydelser muliggøres af bidrag fra skatteydere, skal anvendelsesområdet også dække operatører, der genererer støttemæssige fordele ved udbydelse af deres transportydelser.

Ændringsforslag 67
Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv
Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller

Ændringsforslag

(9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller

afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet.

afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet. ***Sanktioner på grund af manglende overholdelse af grænseværdierne bør dog ikke være tilladt, hvis de ikke kan overholdes på grund af mangel på afsættelige og teknisk pålidelige køretøjer i henhold til europæiske standarder eller på grund af stor efterspørgsel.***

Or. de

Ændringsforslag 68 **Fredrick Federley, Jan Huitema**

Forslag til direktiv **Betragtning 9**

Kommissionens forslag

(9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet.

Ændringsforslag

(9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet. ***Eksisterende kontrakter bør dog ikke påvirkes af dette direktiv med tilbagevirkende kraft.***

Or. en

Ændringsforslag 69

Karin Kadenbach

**Forslag til direktiv
Betragtning 9 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) På mellemlang sigt gælder det om at skabe rimelige konkurrencebetingelser for den offentlige og for den samlede sektor med henblik på at forhindre eventuel diskrimination. Ud fra et arbejdsretligt og økologisk perspektiv må ingen af sektorerne blive behandlet forskelligt ved leveringen af trafikydelse. På fjernbusmarkedet vil der være øget vækst, hvilket øger miljøbelastningen. Denne trafik er ikke dækket af direktivets anvendelsesområde, og på mellemlang sigt gælder det om at inddrage denne, så snart den offentlige sektor gennem sine offentlige indkøb har skabt og styrket markeder for innovative varer og tjenesteydelser med tilsvarende markedssignaler.

Or. de

Begrundelse

Betragtningerne skal indeholde en fremtidig fremgangsmåde, der ikke diskriminerer.

**Ændringsforslag 70
Karin Kadenbach**

**Forslag til direktiv
Betragtning 9 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9b) Idet den offentlige sektor allerede på kort sigt vil styrke markedet gennem direktivets anvendelse og anskaffelsen af rene køretøjer, skal der skabes rammebetingelser for hele sektoren. Senest fem år efter direktivets ikrafttrædelse gælder det om at integrere hele sektoren i dette direktivs

Begrundelse

Efter der er blevet udsendt entydige, langsigtede markedssignaler, først og fremmest fra den berørte offentlige sektor, skal hele sektoren integreres i anvendelsesområdet. Som følge heraf skal konkurrencebetingelserne for den offentlige sektor som frontløber tilpasses for at sikre ensartede betingelser for socialøkonomien og den profitorienterede økonomi.

Ændringsforslag 71

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Betragtning 10

Kommissionens forslag

*(10) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med **lave eller ingen** emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og **varevognes** CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. **Den indsats, der foretages i henhold til** det ændrede direktiv, vil bidrage til **at overholde** kravene **vedrørende disse normer**. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.*

Ændringsforslag

*(10) **Det ændrede direktiv bør bidrage** til en reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med **ultralave** emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers, **varevognes** og **lastvognes** CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Det ændrede direktiv vil **også** bidrage til **etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer og køretøjer, samt til køretøjernes overensstemmelse med kravene i de nyeste standarder for emissioner af luftforurenende stoffer og drivhusgasser**. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans. **Indregningen af CO₂-emissioner i dette direktiv bør være baseret på en "kilde-til-hjul"-tilgang, der omfatter hele værdikæden, herunder effektivitet og hele livscyklussen for de kulstofemissioner, der opstår under brændstofproduktionsprocessen.***

Tilsvarende skal de respektive medlemsstaters elektricitetssektors gennemsnitlige CO₂-værdier medregnes i forbindelse med ældre køretøjer, når disse ikke er baseret på elektricitet fra vedvarende energikilder. Med henblik herpå bør Kommissionen senest den 1. juli 2019 udvikle en standardiseret metode under hensyntagen til den fuldstændige livscyklus, der dækker hele værdikæden, herunder energieffektivitet og kulstofemissioner i brændstofudvindings- eller -produktionsprocessen ("kilde-til-hjul") for køretøjer.

²⁶ COM(2017) 676 final.

Or. en

Ændringsforslag 72 Renate Sommer

Forslag til direktiv Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) *Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig*

Ændringsforslag

(10) *Det ændrede direktiv bør bidrage til en reduktion af emissionerne af luftforurenende stoffer og drivhusgasser fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen. Desuden deler det ændrede direktiv målet om bl.a. fremme af renere vejtransport med direktiv 2014/94/EU. Heraf følger, at definitionen af et renere køretøj bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2014/94/EU. Denne tilpasning vil skabe langsigtet forudsigelighed og stabilitet i EU-retten og beskytte investeringer, der allerede er foretaget i en*

yderligere markedsstimulans.

infrastruktur for alternative brændstoffer. Det ændrede direktiv, vil *også* bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

²⁶ COM(2017) 676 final.

Or. en

Ændringsforslag 73 Werner Langen, Jens Gieseke

Forslag til direktiv Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) *Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.*

Ændringsforslag

(10) *Det ændrede direktiv bør bidrage til en reduktion af emissionerne af luftforurenende stoffer og drivhusgasser fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen. Desuden deler det ændrede direktiv målet om bl.a. fremme af renere vejtransport med direktiv 2014/94/EU. Heraf følger, at definitionen af et renere køretøj bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2014/94/EU. Denne tilpasning vil skabe langsigtet forudsigelighed og stabilitet i EU-retten og beskytte investeringer, der allerede er foretaget i en infrastruktur for alternative brændstoffer. Det ændrede direktiv vil også bidrage til etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer og køretøjer, samt til køretøjernes overensstemmelse med kravene i de nyeste standarder for emissioner af luftforurenende stoffer og drivhusgasser.*

En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

²⁶ COM(2017) 676 final.

Or. en

Begrundelse

Listen over teknologier, der fremmes af direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, omfatter allerede de reneste teknologier. Ved at kæde direktivet om renere køretøjer sammen med dette direktiv forbedres sammenhængen mellem de to direktiver under hensyntagen til de infrastrukturinvesteringer, der allerede er foretaget i kraft af direktiv 2014/94/EU. Hvis definitionen ændres, er der ikke længere behov for den delegerede retsakt, hvori der fastlægges en definition for tunge køretøjer, og artikel 4a og artikel 8a kan dermed slettes.

Ændringsforslag 74

Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) *Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.*

Ændringsforslag

(10) *Det ændrede direktiv skal bidrage til en reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen. Desuden deler det ændrede direktiv målet om bl.a. fremme af renere vejtransport med direktiv 2014/94/EU. Heraf følger, at definitionen på et renere køretøj skal bringes i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2014/94/EU. Denne tilpasning skaber en langsigtet forudsigelighed og stabilitet i EU-retten og beskytter investeringer, der allerede er foretaget i infrastruktur til alternative*

brændstoffer. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til **yderligere** at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

²⁶ COM(2017) 676 final.

Or. de

Ændringsforslag 75 **Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds**

Forslag til direktiv **Betragtning 10**

Kommissionens forslag

(10) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

Ændringsforslag

(10) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

Indregningen af CO₂-emissioner bør være baseret på en "kilde-til-hjul"-tilgang for at tage hensyn til hele brændstofforsyningskæden fra udvindingsfasen til udstødningen. Dette vil give en mere et mere nøjagtigt billede af de samlede emissioner for et bestemt

køretøj. Kommissionen bør derfor fastlægge metoden for registrering af emissioner fra kilde-til-hjul senest 1. januar 2022 og justere tabel 2 og 3 tilsvarende.

²⁶ COM(2017) 676 final.

²⁶ COM(2017) 676 final.

Or. en

Ændringsforslag 76 **Karin Kadenbach**

Forslag til direktiv **Betragtning 10**

Kommissionens forslag

(10) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

Ændringsforslag

(10) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter **2020 – denne fremgangsmåde skal også gælde for tunge køretøjer**. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans. **Særligt udvalget af tunge køretøjer skal stimuleres yderligere, også som følge af, at "rene" tunge køretøjer i mindre grad er klar til at blive markedsført.**

Begrundelse

En hurtig overgang til lav- og nulemissionsmobilitet opnås gennem målværdier for emission, der er i overensstemmelse hermed. Inden for rammerne af et samlet koncept for EU vedrørende reduktion af CO₂-emissionerne skal der fastlægges nye målværdier for emissioner for producenter, også for tunge køretøjer, som der skal henvises til i det foreliggende direktiv, med henblik på at fremme producenternes innovationsparathed og stimulere markedet for emissionsfattige køretøjer.

Ændringsforslag 77

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) *Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.*

²⁶ COM(2017) 676 final.

Ændringsforslag

(10) *Det ændrede direktiv bør bidrage til en reduktion af emissionerne af luftforurenende stoffer og drivhusgasser fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med ingen eller lave emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO₂-emissioner for perioden efter 2020²⁶. Den indsats, der foretages i overensstemmelse med dette direktiv, vil også bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer og lette udbredelsen af den dermed forbundne opladningsinfrastruktur. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud vil være en vigtig yderligere markedsstimulans.*

²⁶ COM(2017) 676 final.

Ændringsforslag 78
Christofer Fjellner

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Køretøjer med ingen emissioner kan også betyde en væsentlig miljøpåvirkning som følge af processen for fremstilling af komponenter og graden af genanvendelighed. Derfor bør teknologier, som tager denne udfordring op såsom bæredygtige og genanvendelige batterier, og bruger elektricitet eller afledt brint med mindre GHG-emissioner end 50 g CO₂eq/kWh, modtage en højere grad af støtte for så vidt angår minimumsmålene for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget. Forskning og udvikling af disse teknologier bør også fremmes i Unionens øvrige politikker.

Or. en

Ændringsforslag 79
Andrzej Grzyb

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Køretøjer med ingen emissioner kan også betyde en væsentlig miljøpåvirkning som følge af processen for fremstilling af komponenter og graden af genanvendelighed eller en effektiv produktion af brændstof. Derfor bør teknologier, som tager denne udfordring op såsom bæredygtige og genanvendelige batterier, eller bruger brint fra vedvarende kilder modtage en højere grad af støtte for så vidt angår

minimumsmålene for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget. Forskning og udvikling af disse teknologier bør også fremmes i Unionens øvrige politikker.

Or. en

Ændringsforslag 80
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 10 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10b) Køretøjer med ingen emissioner kan også betyde en væsentlig miljøpåvirkning som følge af processen for fremstilling af komponenter og graden af genanvendelighed. Derfor bør teknologier for batterier med ultrahøj ydeevne, der er 100 % baseret på vedvarende energi, har stor effekt og høj energitæthed, er hurtigt opladelige, har lav miljøpåvirkning og høj genanvendelsesgrad, modtage en højere grad af støtte for så vidt angår minimumsmålene for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget. Forskning og udvikling af disse teknologier bør også fremmes i Unionens øvrige politikker.

Or. en

Ændringsforslag 81
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Køretøjer med ingen emissioner kan også have en miljøpåvirkning som følge af hele livscyklusprocessen fra fremstilling til bortskaffelse af

komponenter og deres grad af genanvendelighed. Offentlige myndigheder bør derfor tilskyndes til at tage højde for andre aspekter end prisen ved indkøb af køretøjer såsom batteriers genanvendelighed og tilgængeligheden af afgørende råmaterialer. Forskning og udvikling af batterier bør støttes af Unionens politikker.

Or. en

Ændringsforslag 82

Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv

Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Markedet for tunge køretøjer er flere år bagud udviklingen på markedet for lette køretøjer, og derfor er der behov for mere fleksibilitet hvad angår definitionen af rene tunge køretøjer. En sådan definition skal være teknologineutral og omfatte alternativer til helt elektriske køretøjer, f.eks. naturgas, brændselsceller, biobrændstof, hybridkøretøjer og andre fremdriftsformer i henhold til EURO 6-normen.

Or. de

Ændringsforslag 83

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) For at opnå en forbedring af luftkvaliteten i kommuner er det helt afgørende at forny bilparken, så den lever

op til standarden for renere køretøjer. Endvidere kræver principperne for den cirkulære økonomi en forlængelse af produktlevetiden. Derfor kan køretøjer, som er blevet eftermonteret, så de lever op til standarden for renere køretøjer, også medregnes i opnåelsen af det minimumsmål for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 84
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) For at opnå en forbedring af luftkvaliteten i kommuner er det helt afgørende at forny bilparken, så den lever op til standarden for renere køretøjer. Endvidere kræver principperne for den cirkulære økonomi en forlængelse af produktlevetiden. Derfor kan køretøjer, som er blevet eftermonteret, så de lever op til standarden for renere køretøjer, også medregnes i opnåelsen af det minimumsmål for udbud, der er fastsat i dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 85
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Under hensyntagen til principperne for den cirkulære økonomi bør

produkternes levetid forlænges. Derfor kan eftermontering af køretøjer, så disse overholder standarderne for rene køretøjer, hvor dette er muligt, også medregnes i opnåelsen af det minimumsmål for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 86
Werner Langen, Jens Gieseke

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Markedet for tunge køretøjer er flere år bagud sammenlignet med lette køretøjer, og der er derfor behov for mere fleksibilitet for at definere et rent tungt køretøj. En sådan definition bør være teknologisk neutral og omfatte alternativer til helt elektriske biler såsom køretøjer drevet af naturgas og biobrændstoffer samt hybridkøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 87
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Markedet for tunge køretøjer er flere år bagud sammenlignet med lette køretøjer, hvilket kræver mere fleksibilitet for at definere et rent tungt køretøj. En sådan definition bør være teknologisk neutral og omfatte alternativer til helt elektriske køretøjer såsom naturgas- og

*biobrændstofdrevne køretøjer samt
hybridkøretøjer.*

Or. en

Ændringsforslag 88
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Betragtning 10 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10b) Markedet for tunge køretøjer er flere år bagud sammenlignet med lette køretøjer, hvilket kræver mere fleksibilitet for at definere et rent tungt køretøj. En sådan definition bør være teknologisk neutral og omfatte alternativer til helt elektriske køretøjer såsom naturgas- og biobrændstofdrevne køretøjer samt hybridkøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 90
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 10 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10b) En stærkere brug af offentlig og fælles transport reducerer emissioner fra transportsektoren, og derfor er alle investeringer i ren offentlig transport velkomne. Dette direktiv bør især undgå at modvirke udvikling af andre former for ren transport. Det bør derfor være muligt, at offentligt indkøbte jernbanevogne i byer, der forøger jernbaneflåden i byer i samlet antal, medregnes i opnåelsen af minimumsudbudsmål, der er fastsat i dette direktiv.

Ændringsforslag 91
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Betragtning 10 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10c) En stærkere brug af offentlig og fælles transport reducerer emissioner fra transportsektoren, og derfor er alle investeringer i ren offentlig transport velkomne. Dette direktiv bør især undgå at modvirke udvikling af andre former for ren transport. Det bør derfor være muligt, at offentligt indkøbte jernbanevogne i byer, der forøger jernbaneflåden i byer i samlet antal, medregnes i opnåelsen af minimumsudbudsmål, der er fastsat i dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 92
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Betragtning 11

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11) Lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle. Konsekvensanalysen viste merværdien af at vedtage en tilgang baseret på alternative brændstoffer, indtil der på EU-plan er fastsat teknologineutrale krav til CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, hvilket Kommissionen agter at foreslå i fremtiden. Konsekvensanalysen

udgår

anerkendte desuden, at markederne for bybusser med lave eller ingen emissioner er kendetegnet ved øget markedsudvikling, hvorimod markederne for lastbiler med lave eller ingen emissioner er på et tidligere trin i markedsudviklingen.

Or. en

Ændringsforslag 93 **Claude Turmes**

Forslag til direktiv **Betragtning 11**

Kommissionens forslag

(11) Lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle.

Konsekvensanalysen viste merværdien af at vedtage en tilgang baseret på alternative brændstoffer, indtil der på EU-plan er fastsat teknologineutrale krav til CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, hvilket Kommissionen agter at foreslå i fremtiden. Konsekvensanalysen anerkendte desuden, at markederne for bybusser med *lave eller ingen* emissioner er kendetegnet ved øget markedsudvikling, hvorimod markederne for lastbiler med *lave eller ingen* emissioner er på et tidligere trin i markedsudviklingen.

Ændringsforslag

(11) *To- og trehjulede*, lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle. *Indtil nu har CO₂-standarder for lette erhvervskøretøjer været mindre ambitiøse end for passagerbiler, hvilket har resulteret i mindre effektive og innovative teknologier end de nyeste teknologier. På lignende vis bør tunge køretøjers overgang til teknologier med ultralav emission fremskyndes i betragtning af deres længere livscyklus, og for at de kan opfylde Parisaftalens krav, og der skal fastsættes mere ambitiøse mål med en kortere tidshorisont for at dekarbonisere disse flåder.* Konsekvensanalysen anerkendte desuden, at markederne for bybusser med *ultralave* emissioner er kendetegnet ved øget markedsudvikling, hvorimod markederne for lastbiler med *ultralave* emissioner er på et tidligere trin i markedsudviklingen.

Or. en

Ændringsforslag 94
Seb Dance

Forslag til direktiv
Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle.

Konsekvensanalysen viste merværdien af at vedtage en tilgang baseret på alternative brændstoffer, indtil der på EU-plan er fastsat teknologineutrale krav til CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, hvilket Kommissionen agter at foreslå i fremtiden. Konsekvensanalysen anerkendte desuden, at markederne for bybusser med lave eller ingen emissioner er kendetegnet ved øget markedsudvikling, hvorimod markederne for lastbiler med lave eller ingen emissioner er på et tidligere trin i markedsudviklingen.

Ændringsforslag

(11) **To- og trehjulede**, lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle.

Konsekvensanalysen viste merværdien af at vedtage en tilgang baseret på alternative brændstoffer, indtil der på EU-plan er fastsat teknologineutrale krav til CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, hvilket Kommissionen agter at foreslå i fremtiden. Konsekvensanalysen anerkendte desuden, at markederne for bybusser med lave eller ingen emissioner er kendetegnet ved øget markedsudvikling, hvorimod markederne for lastbiler med lave eller ingen emissioner er på et tidligere trin i markedsudviklingen.

Or. en

Ændringsforslag 95
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Tilgængeligheden af infrastruktur til genopladning og optankning er en forudsætning for enhver form for transport med køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og denne infrastruktur skal – for offentlige transportselskaber – i høj grad etableres på privatejet grund såsom depoter og værksteder. Aspekterne med hensyn til

fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer for offentlig transport bør styrkes i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Hvis der ikke forefindes en revision af direktiv 2014/94/EU, bør Kommissionen udarbejde en handlingsplan for en infrastruktur for offentlig transport.

Or. en

Ændringsforslag 96
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Medlemsstaterne skal fortsætte med at udforske mulighederne for at støtte driften og reducere omkostningerne til driften af rene køretøjer, f.eks. ved at indrømme undtagelser fra eller nedsættelser af energiskatterne for rene køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 97
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 11 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11b) Muligheden for at mindske emissioner via offentlige indkøb alene er begrænset, og offentlig transport bidrager kun med en lille andel af emissionerne fra transportsektoren. Medlemsstaterne bør derfor tilskyndes til at regulere indkøb af renere køretøjer, der foretages af andre

*flådeejere, såsom taxaselskaber,
biludlejningsselskaber og selskaber, som
arrangerer fælleskørsel.*

Or. en

Ændringsforslag 98
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 11 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11c) Medlemsstaterne bør fortsætte med at udforske mulighederne for at støtte driften og reducere omkostningerne til driften af rene køretøjer, f.eks. ved at indrømme undtagelser fra eller nedsættelser af energiskatterne for rene køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 100
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for **udbud af renere** køretøjer senest i 2025 og senest i 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i **lav- og nulemissionsmobilitet** er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af

(12) Fastsættelse af minimumsmål for **nye indkøbskontrakter for renere** køretøjer senest i 2025 og senest i 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i **mobilitet med ultralave emissioner** er påkrævet. **Målene bør være opnået senest på den dato, der er angivet i tabel 4 og 5 i bilaget.** Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen

deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at præcisere, at målene for udbud af renere køretøjer skal opnås senest i 2025 og 2030.

Ændringsforslag 101 Claude Turmes

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for **udbud af renere** køretøjer senest i 2025 og **senest i 2030** på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i **lav- og nulemissionsmobilitet** er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af

Ændringsforslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for **nye indkøbskontrakter for** køretøjer **med ultralave emissioner** senest i **2020, 2025 og 2030** på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i mobilitet **med ultralave emissioner** er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af

deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 102 **Francesc Gambús**

Forslag til direktiv **Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer *senest i* 2025 og *senest i* 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulemissionsmobilitet er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening

Ændringsforslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer *fra* 2025 og *med udvikling i* 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulemissionsmobilitet er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening

(bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

(bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 104 **Seb Dance**

Forslag til direktiv **Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer senest i 2025 og senest i 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulemissionsmobilitet er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede

Ændringsforslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer, **der skal opnås** senest i 2025 og senest i 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulemissionsmobilitet er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede

direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 105 Seb Dance

Forslag til direktiv Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12a) I sin henstilling til Rådet og Kommissionen af 4. april 2017 som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien (2016/2908(RSP)) opfordrede Europa-Parlamentet medlemsstaterne til at fremme politikker for grønne offentlige udbud gennem offentlige myndigheders indkøb af nulemissionskøretøjer (ZEV) og køretøjer med ultralave emissioner (ULEV) til deres egne flåder eller til halvoffentlige delebilsprogrammer og gennem udfasningen af nye CO₂-udledende biler inden 2035.

Or. en

Ændringsforslag 107 Claude Turmes

Forslag til direktiv Betragtning 13

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13) Den maksimale virkning kan opnås, hvis offentlige udbud af **renere** køretøjer er målrettet mod områder med en relativt høj grad af luftforurening. De offentlige myndigheder i medlemsstaterne opfordres til især at fokusere på disse områder, når de afslutter gennemførelsen af deres nationale

(13) Den maksimale virkning kan opnås, hvis offentlige udbud af køretøjer **med ultralave emissioner** er målrettet mod områder med en relativt høj grad af luftforurening. De offentlige myndigheder i medlemsstaterne opfordres til især at fokusere på disse områder, når de afslutter

minimumsmål, og til at afspejle den tilknyttede indsats i deres rapportering i henhold til dette ændrede direktiv.

gennemførelsen af deres nationale minimumsmål, og til at afspejle den tilknyttede indsats i deres rapportering i henhold til dette ændrede direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 108
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) Offentlige udbud af køretøjer med ultralave emissioner og køretøjer, som er blevet eftermonteret, så de lever op til standarden for køretøjer med ingen emissioner, bør være centrale elementer i alle planer, der vedtages i EU vedrørende bæredygtig mobilitet og byudvikling. Kommissionen og medlemsstaterne bør navnlig sikre sig, at detaljerede oplysninger om udbud af køretøjer med ultralave emissioner og om eftermontering af hardware også betragtes som oplysninger, som skal indarbejdes i lokale, regionale og nationale luftkvalitetsplaner, der vedtages i overensstemmelse med direktiv 2008/50/EF for områder, herunder byområder, hvor niveauet for forurenende stoffer i den omgivende luft overstiger grænseværdierne, med det mål at sikre, at værdierne overstiges i så kort en periode som muligt. De bør endvidere garantere, at sådanne oplysninger afspejles på behørig vis i handlingsplaner vedtaget i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF med henblik på at afhjælpe støjproblemer og følgevirkninger, herunder nedbringelse af støjniveauet.

Or. en

Ændringsforslag 109
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) Det ændrede direktiv bør bidrage til en nedbringelse af drivhusgasser og luftforurenende emissioner og til fremme af renere offentlig vejtransport. Det bør undgå at modvirke udvikling af andre former for ren transport såsom spurvogne og metrotog.

Or. en

Ændringsforslag 111
Seb Dance

Forslag til direktiv
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14a) Det er hensigtsmæssigt, at Kommissionen forelægger en analyse af livscyklusemissioner for at give et bredt billede af kulstofemissionerne fra vejtransportsektoren. Med henblik herpå bør Kommissionen ved brug af delegerede retsakter udvikle en fælles EU-metodologi til brug for pålidelig datarapportering fra fabrikkerne om CO₂-emissioner for alle de brændstoftyper og fremdriftssystemer for køretøjer, de markedsfører. Metodologien bør også være i overensstemmelse med de relevante ISO-standarder og tage hensyn til det globale opvarmningspotentiale (GWP) fra køretøjernes emissioner i forbindelse med oliekilde-til-hjul, tank-til-hjul og udrangering. Kommissionens analyse bør være baseret på data, der indberettes af fabrikkerne, samt alle andre tilgængelige relevante oplysninger.

Begrundelse

Selvom det nuværende direktiv er baseret på en tilgang, der bygger på emissioner fra udstødningen, mangler der en klar forståelse af de samlede livscyklusemissioner for de forskellige brændstoftyper og fremdriftssystemer for køretøjer. Kommissionen bør udvikle en fælles metode for OEM'erne til at rapportere om disse oplysninger. Kommissionen skal analysere oliekilde-til-hjul- og livscyklusemissionerne for bedre at understøtte den fremtidige beslutningstagning i sektoren.

Ændringsforslag 112 **Francesc Gambús**

Forslag til direktiv **Betragtning 15**

Kommissionens forslag

(15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i **2023** og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i **2026** og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lattes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.

Ændringsforslag

(15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i **2024** og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i **2027** og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lattes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.

Ændringsforslag 113 **Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

Forslag til direktiv Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i **2023** og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i **2026** og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lattes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.

Ændringsforslag

(15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i **2022** og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i **2025** og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lattes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.

Or. en

Begrundelse

Eftersom dekarboniseringen af transportsektoren bør fremskyndes, er det vigtigt ikke at spilde tid i forbindelse med indførelsen af nul- og lavemissionsmobilitetsteknologier gennem offentlige kontrakter. Det tilrådes således at tage højde for de respektive datoer i den foreløbige rapport og i den fulde rapport.

Ændringsforslag 114 Claude Turmes

Forslag til direktiv Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af

Ændringsforslag

(15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af

gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i 2023 og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i 2026 og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lettes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med *lave eller ingen* emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.

gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i 2023 og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i 2026 og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lettes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med *ultralave* emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.

Or. en

Ændringsforslag 117

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Yderligere støtte til udbredelsen på markedet af *renere* køretøjer kan opnås ved at stille målrettede offentlige støtteforanstaltninger til rådighed på nationalt plan og EU-plan. Dette omfatter bedre udveksling af viden og tilpasning af udbud for at muliggøre en indsats i et omfang, der er tilstrækkeligt stort til omkostningsbesparelser og indvirkning på markedet. Muligheden for at yde offentlig støtte til fremme af udviklingen af de infrastrukturer, som er nødvendige for distribution af alternative brændstoffer, er anerkendt i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi 2014-2020²⁷. Traktatens bestemmelser, navnlig artikel 107 og 108, finder dog fortsat anvendelse på sådan offentlig støtte.

Ændringsforslag

(16) Yderligere støtte til udbredelsen på markedet af køretøjer *med ultralave emissioner* kan opnås ved at stille målrettede offentlige støtteforanstaltninger til rådighed på nationalt plan og EU-plan. Dette omfatter bedre udveksling af viden og tilpasning af udbud for at muliggøre en indsats i et omfang, der er tilstrækkeligt stort til omkostningsbesparelser og indvirkning på markedet. Muligheden for at yde offentlig støtte til fremme af udviklingen af de infrastrukturer, som er nødvendige for distribution af alternative brændstoffer, er anerkendt i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi 2014-2020²⁷. Traktatens bestemmelser, navnlig artikel 107 og 108, finder dog fortsat anvendelse på sådan offentlig støtte.

Or. en

Ændringsforslag 118
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Da indkøbsmålene i henhold til det ændrede direktiv fastsættes på medlemsstatsplan er det de lokale offentlige myndigheder, enheder og offentlige transportvirksomheder, der er nøgleaktører med hensyn til deres gennemførelse. Lokale forhold med hensyn til styring, finansiel kapacitet og risikostrukturer, teknologier, brugsformer og geografiske forhold kan variere betydeligt, mens en stigning i omkostningerne eller et begrænset udbud af offentlig transport, som ville gøre offentlig transport mindre attraktiv, bør absolut undgås. Derfor er berørte interessenter nødt til at kunne anvende et solidt økosystem af finansiel støtte til at understøtte deres bestræbelser på fornyelse af deres offentlige flåder og udrulningen af den dermed forbundne opladnings- og elnetinfrastruktur.

Or. en

Ændringsforslag 119
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Da indkøbsmålene i henhold til det ændrede direktiv fastsættes på medlemsstatsplan er det de lokale offentlige myndigheder, enheder og offentlige transportvirksomheder, der er nøgleaktører med hensyn til deres gennemførelse. Lokale forhold med hensyn til styring, finansiel kapacitet og risikostrukturer, teknologier, brugsformer og geografiske forhold kan variere betydeligt. Samtidig bør en eventuel stigning i omkostningerne eller et begrænset udbud af offentlig transport, som ville gøre offentlig transport mindre attraktiv, undgås. Derfor bør de berørte interessenter kunne stole på effektive finansielle støtteordninger til at understøtte deres initiativer til fornyelse af deres offentlige flåder og udrulningen af den dermed forbundne opladnings- og elnetinfrastruktur.

Or. en

Ændringsforslag 120
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Et af de politiske mål for det ændrede direktiv er at gøre udbud af renere køretøjer lettere og forbedre medlemsstaternes rapportering. Derfor bør bestemmelserne i direktivet være klare og gennemsikkelige og omfatte en enkel beregningsmetode til brug ved opnåelse af målene for udbud.

Or. en

Ændringsforslag 121
Gabriele Preuß

**Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Et af de politiske mål for det ændrede direktiv er at gøre udbud af renere køretøjer lettere og forbedre medlemsstaternes rapportering. Derfor bør bestemmelserne i direktivet være klare og gennemskelige og omfatte en enkel beregningsmetode til brug ved opnåelse af målene for udbud.

Or. en

**Ændringsforslag 122
Fredrick Federley**

**Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) For at opnå en yderligere nedbringelse af mængden af emissioner og luftforurenende stoffer bør medlemsstaterne, når det er relevant, opfordres til at anvende forskellige incitament og mekanismer til flådeudvikling i andre sektorer end dem, der reguleres i det ændrede direktiv.

Or. en

**Ændringsforslag 123
Tiemo Wölken**

**Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Medlemsstaterne bør sikre, at omkostningerne til opfyldelse af de

minimumsmål for udbud, der er fastsat i dette direktiv, ikke lægges over på lokale myndigheder, og at tilstrækkelige økonomiske ressourcer stilles til rådighed for ordregivende myndigheder og ordregivere.

Or. en

Ændringsforslag 124
Seb Dance, Tiemo Wölken

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Opfyldelsen af de minimumsmål for udbud for lette og tunge erhvervskøretøjer, der er fastsat i dette direktiv, vil kræve yderligere finansielle midler for ordregivende myndigheder og ordregivende enheder. Derfor bør Unionens budgetmæssige og økonomiske politik sikre tilstrækkelig fleksibilitet og yde tilstrækkelig finansiell støtte til ordregivende myndigheder og ordregivende enheder. Dette bør afspejles i den næste flerårige finansielle ramme og i reglerne vedrørende bæredygtig finansiering og EU's finansielle institutioner.

Or. en

Ændringsforslag 125
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) For at opfylde minimumsmålet for udbud af rene køretøjer hurtigst muligt

bør Kommissionen og medlemsstaternes offentlige myndigheder på alle niveauer udvide deres finansielle og ikke-finansielle incitamerter med henblik på at fremskynde markedsudbredelsen af sådanne køretøjer. I denne sammenhæng bør EU's kommende flerårige finansielle ramme (FFR) spille en vigtig rolle med hensyn til at støtte bæredygtige bytrafikprojekter.

Or. en

Ændringsforslag 126
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16b) Måltrettede støtteforanstaltninger til indkøb af renere køretøjer er uundværlige. For at medvirke til at nå målene i dette direktiv skal medlemsstaterne udvide deres finansielle og ikke-finansielle incitamerter med henblik på at fremskynde markedsudbredelsen af renere køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 127
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16b) Måltrettede støtteforanstaltninger til indkøb af renere køretøjer er uundværlige. For at medvirke til at nå målene i dette direktiv skal medlemsstaterne udvide deres finansielle

og ikke-finansielle incitament med henblik på at fremskynde markedsudbredelsen af renere køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 128
Seb Dance, Tiemo Wölken

Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16b) Medlemsstaterne bør sikre, at omkostningerne til opfyldelse af de minimumsmål for udbud, der er fastsat i dette direktiv, ikke hældes over på lokale myndigheder, og at tilstrækkelige økonomiske ressourcer stilles til rådighed for ordregivende myndigheder og ordregivere.

Or. en

Ændringsforslag 129
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16b) I den nuværende flerårige finansielle ramme (FFR) råder Unionen over en lang række forskellige midler til at støtte medlemsstaterne, de lokale myndigheder og berørte aktører i deres overgang til bæredygtig transport. I perioden 2014-2020 har EU afsat 13,7 mia. EUR fra de europæiske struktur- og investeringsfonde til finansiering af mobilitet i byer. Horisont 2020, EU's forskningsprogram, vil give omkring 200 mio. EUR til mobilitet i byerne og 650

mio. EUR til intelligente byer, og Connecting Europe-faciliteten vil afsætte ca. 200 mio. EUR til indkaldelse af forslag til by knudepunkter. Under den næste flerårige finansielle ramme bør Kommissionen og medlemsstaterne fortsat støtte projekter for bæredygtig bytrafik og styrke de nødvendige synergier mellem de forskellige finansieringskilder og programmer. Navnlig forbindelserne mellem mobilitet i byer, den nye digitale dagsorden og energiunionen skal styrkes, f.eks. muligheden for under Connecting Europe-faciliteten (CEF) at finansiere synergiprojekter med en ekstra medfinansieringssats for transportprojekter med energi- og telekommunikationselementer, der indebærer et enormt potentiale for byudviklingsprojekter.

Or. en

Ændringsforslag 130
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Fastsættelse af minimumsmål for udbud for køretøjer med ultralave emissioner vil kræve yderligere finansielle midler for ordregivende myndigheder og ordregivere. Derfor bør Unionens budgetmæssige og økonomiske politikker efter 2020 tage hensyn hertil for at yde tilstrækkelig finansiel støtte. Dette bør afspejles i den næste flerårige finansielle ramme, som bør understøtte bæredygtige bytrafikprojekter og styrke de nødvendige synergier mellem forskellige finansieringskilder og -programmer. Det bør også afspejles i bestemmelserne om bæredygtig finansiering og Unionens finansielle institutioner.

Ændringsforslag 131
Seb Dance

Forslag til direktiv
Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16c) Oprettelse af en europæisk fond for ren mobilitet kan bidrage til at dække de nødvendige investeringer i etablering af en infrastruktur for alternative brændstoffer. En sådan fond kan samfinansieres, idet EU bidrager med 15 %, mens 85 % kommer fra industrien, navnlig producenter, leverandører, energi- og brændstofproducenter og andre interesserede parter, samt de afgifter for emissionsoverskridelser, der skal fastsættes i forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007. Virksomheder eller konsortier, der bidrager til fonden, bør tildeles privilegeret adgang til tilskud og lån, der ydes af CEF, EIB og Kommissionens investeringsplan for Europa. De finansielle ressourcer fra fonden tildeles i overensstemmelse med gennemførlighedskriterier, europæisk merværdi, gennemførelse af etableringsmålene og samhørighedspolitikken. INEA, der i forvejen fører tilsyn med CEF, kunne blive ansvarligt agentur.

Or. en

Ændringsforslag 132
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16c) En mere målrettet brug af EU's finansielle instrumenter såsom Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer eller Den Europæiske Investeringsbanks facilitet for renere transport, som kan hjælpe med at skaffe finansiering til flåder og udstyr, bør fremmes. Med henblik herpå bør tilgængeligheden af teknisk og finansiell rådgivning til lokale myndigheder og aktører, f.eks. gennem Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning, JASPERS, JESSICA, eller det finansielle instrument fi-compass, forbedres med henblik på at styrke deres institutionelle kapacitet, udarbejdelse og gennemførelse af projekter og for at opnå en optimal udnyttelse af EU's fonde og finansielle instrumenter, herunder nedbringelse af risikoen i forbindelse med innovative tilbud.

Or. en

Ændringsforslag 133
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16c) Foranstaltninger, som foretages for at nå de mål for offentlige udbud af køretøjer med ultralave emissioner, der er fastsat i dette direktiv, bør i princippet udelades fra vurderingen af medlemsstaternes finanspolitiske situation (under enten den forebyggende eller den

korrigerende del af stabilitets- og vækstpakten), jf. artikel 5 i Rådets forordning (EF) nr. 1466/97 og artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 1467/97.

Or. en

Ændringsforslag 134
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 16 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16d) Offentlige indkøbskontrakter på området for køretøjer med ultralave emissioner vil stimulere udbredelsen af tilhørende infrastruktur i byområder og bidrage til konsolidering af andre bæredygtige former for mobilitet. Digitaliseringen vil supplere dette ved at optimere passager- og godstransportens effektivitet og den multimodale og fælles mobilitet og ved at sikre integrerede billetteringsløsninger, som vil fremme omstillingen til "mobilitet som en tjenesteydelse".

Or. en

Ændringsforslag 135
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16d) De offentlige myndigheder bør ligeledes tilskyndes til at købe køretøjer efter kriteriet om det økonomisk mest fordelagtige tilbud (MEAT) som beskrevet i artikel 82 direktiv 2014/25/EU, under hensyntagen til omkostningseffektivitet i

løbet af køretøjets levetid samt miljømæssige og sociale aspekter.

Or. en

Ændringsforslag 136
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16e) Med henblik på at maksimere effekten af investeringer skal mobilitet og byplanlægning koordineres bedre, f.eks. gennem anvendelse af planer for bæredygtig mobilitet i byer (SUMP'er). Planer for bæredygtig bytrafik er planer, der er udviklet på tværs af individuelle politikområder og i samarbejde med forskellige myndighedsniveauer, der kombinerer forskellige transportformer, trafiksikkerhed, godstransport, mobilitetsforvaltning og intelligente transportsystemer. Planer for bæredygtig mobilitet i byer kan spille en vigtig rolle i at nå Unionens mål, hvad angår CO₂-emissioner og nedbringelse af støj- og luftforurening. Anvendelsen af planer for bæredygtig bytrafik bør indgå som et vigtigt element i overvejelserne omkring finansieringen af EU-projekter inden for bytransport, herunder i gennemførelsen af det ændrede direktiv. Kommissionen bør i denne forbindelse under fuld hensyntagen til nærhedsprincippet forsyne de kompetente myndigheder med den nødvendige rådgivning og tekniske støtte til udvikling af planer for bæredygtig bytrafik.

Or. en

Ændringsforslag 137

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

**Forslag til direktiv
Betragtning 16 e (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16e) Foranstaltninger til forbedring af energieffektiviteten i transport foretaget af medlemsstaterne bør være berettiget til energibesparelser i slutanvendelserne, der opfylder kravene i henhold til direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet [som ændret ved COM(2016)0761]. Med henblik herpå bør Kommissionen have beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt for at supplere dette ændrede direktiv ved at udvikle en standardiseret metode, herunder en metode for medlemsstaterne til at fastsætte deres udgangssituation, med henblik på at beregne de ekstra energibesparelser ud over deres mål i henhold til dette ændrede direktiv, som beregningsmæssigt behandles i forbindelse med overholdelse af den pågældende medlemsstats krav i henhold til direktiv 2012/27/EU.

Or. en

**Ændringsforslag 138
Claude Turmes**

**Forslag til direktiv
Betragtning 16 f (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16f) Offentlige indkøb er, ud over at de støtter udbredelsen af køretøjer med ultralave emissioner, drivkraften bag nye former for mobilitet. Mens køretøjer med ultralave emissioner vil blive fremmet og føre til hurtigere udbygning af infrastruktur i byområder, vil digitalisering optimere passager- og godstransporten. Multimodal og fælles

mobilitet samt integrerede billetteringssystemer er afgørende i omstillingen til "mobilitet som en tjenesteydelse".

Or. en

Ændringsforslag 139
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Betragtning 16 f (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16f) I den kommende revision af direktiv 2006/66/EF om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer bør Kommissionen foreslå ambitiøse mål for indsamling og genvinding af bil- og industribatterier og styrke indsamlings- og genanvendelsessystemer for at sikre, at værdien af kritiske råmaterialer, der anvendes i industri- og bilbatterier holdes inden for økonomien i overensstemmelse med den cirkulære økonomis principper.

Or. en

Ændringsforslag 140
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 g (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16g) Foranstaltninger, som medlemsstaterne træffer for at øge energieffektiviteten på transportområdet, er berettiget til opfyldelse af kravene til energibesparelser i slutanvendelserne i direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet [som ændret ved COM(2016)0761]. Med

henblik herpå bør Kommissionen have beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt for at supplere dette ændrede direktiv ved at udvikle en standardiseret metode, herunder en metode, som medlemsstaterne kan bruge til at fastlægge deres udgangssituation med henblik på at beregne de ekstra energibesparelser ud over deres mål i henhold til dette ændrede direktiv, som måtte være omfattet af kravene til de pågældende medlemsstater i henhold til direktiv 2012/27/EU.

Or. en

Ændringsforslag 141
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 h (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16h) For at fremme en øget udbredelse af køretøjer med lave emissioner bør Kommissionen oprette en offentligt tilgængelig EU-plattform for grænseoverskridende og fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med ultralave emissioner med det formål at samle ordregivende myndigheder, enheder eller operatører, der er interesserede i at drage fordel af stordriftsfordele ved at købe fælles teknologi og infrastruktur, der er nødvendige for en dekarbonisering af transport og nedbringelse af luftforureningen. For at etablere og gennemføre fælles indkøbsaftaler bør Kommissionen tilskynde til udveksling af bedste praksis, udvikle skabeloner og yde teknisk bistand efter anmodning fra de berørte parter.

Or. en

Ændringsforslag 142
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 16 i (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16i) I den kommende revision af direktiv 2006/66/EF om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer bør Kommissionen fremlægge ambitiøse mål for indsamling og genvinding af bil- og industribatterier og styrke indsamlings- og genanvendelsessystemer for at sikre, at værdien af kritiske råmaterialer, der anvendes i industri- og bilbatterier holdes inden for økonomien i overensstemmelse med den cirkulære økonomis principper. Derudover bør Kommissionen fremsætte horisontale krav om miljøvenligt design for bil- og industribatterier, navnlig at fremstillingen udelukkende skal være baseret på vedvarende energi, høj genanvendelighed og bæredygtig frembringelse af råvarer.

Or. en

Ændringsforslag 143
Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Forslag til direktiv
Betragtning 17

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) For at nå målene i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ajourføre bestemmelserne om CO2-udgør

emissionsnormerne for tunge køretøjer for en periode på fem år fra den [Indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Denne periode bør forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. it

Ændringsforslag 144
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Betragtning 17

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) For at nå målene i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ajourføre bestemmelserne om CO2-emissionsnormerne for tunge køretøjer for en periode på fem år fra den [Indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Denne periode bør forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig,

udgår

*rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse
af relevante dokumenter til Europa-
Parlamentet og Rådet.*

Or. en

Ændringsforslag 145
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) Eftersom målet for dette direktiv, nemlig at skabe en stimulans for **renere** køretøjer på efterspørgselssiden til støtte for en omstilling til lavemissionsmobilitet, ikke i tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne alene, men snarere som følge af en fælles og langsigtet politikramme og på grund af omfanget bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Ændringsforslag

(18) Eftersom målet for dette direktiv, nemlig at skabe en stimulans for køretøjer **med ultralave emissioner** på efterspørgselssiden til støtte for en omstilling til lavemissionsmobilitet, ikke i tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne alene, men snarere som følge af en fælles og langsigtet politikramme og på grund af omfanget bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Or. en

Ændringsforslag 146
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Dette direktiv anvender offentlige udbud til at fremme efterspørgslen efter renere køretøjer til vejtransport. EU's

producenter skal imidlertid også beskyttes mod illoyal konkurrence. Derfor bør køretøjer til vejtransport, som produceres af producenter i tredjelande, hvor EU's producenter ikke har adgang til udbud ved offentlige kontrakter til køb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport, ikke medregnes i opfyldelsen af minimumsmålene for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 147
Tiemo Wölken

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Opfyldelsen af de minimumsmål for udbud for lette og tunge erhvervskøretøjer, der er fastsat i dette direktiv, vil kræve yderligere finansielle midler for ordregivende myndigheder og ordregivende enheder. Derfor bør Unionens budgetmæssige og økonomiske politik sikre tilstrækkelig fleksibilitet og yde tilstrækkelig finansiell støtte til ordregivende myndigheder og ordregivende enheder. Dette bør afspejles i den næste flerårige finansielle ramme og i reglerne vedrørende bæredygtig finansiering og EU's finansielle institutioner.

Or. en

Ændringsforslag 148
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

(18a) En stor andel af offentlige indkøb på transportområdet har forbindelse med lokale offentlige transportorganer, som normalt henhører under de lokale myndigheder med begrænsede finansielle midler. Regler om indkøb af renere køretøjer bør derfor hverken pålægge en væsentlig ekstra økonomisk byrde eller føre til outsourcing af højere omkostninger via højere billetpriser, højere lokale skatter eller reduktion af offentlige transporttjenester.

Or. en

Ændringsforslag 149
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

(18a) Unionen skal beskytte EU-producenterne mod illoyal konkurrence i tredjelande, hvor EU-producenter ikke har adgang til offentlige udbud på køb, leasing, udlejning eller leje af køretøjer til vejtransport. Derfor bør Kommissionen analysere illoyal konkurrencepraksis i tredjelande og træffe passende foranstaltninger for at sikre beskyttelsen af den europæiske industri.

Or. en

Ændringsforslag 150
Pavel Poc

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Direktiv 2009/33/EF
Overskrift

Kommissionens forslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet"

Ændringsforslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport, **der anvendes af offentligretlige organer**, til støtte for lavemissionsmobilitet"

Or. en

Begrundelse

Direktivet bør kun gælde for offentligretlige organer. Enheder, der opererer og konkurrerer på normale markedsvilkår, dvs. forsøger at opnå et overskud, bærer de tab, der måtte opstå i forbindelse med deres aktiviteter, og anvender køretøjer til industrielle eller kommercielle formål, bør ikke være omfattet, da de ellers stilles dårligere end virksomheder af samme størrelse, som er fritaget for forpligtelsen til at anvende de udbudsprocedurer, der er fastlagt i direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.

Ændringsforslag 151
Nicola Caputo, Massimo Paolucci

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Direktiv 2009/33/EF
Overskrift

Kommissionens forslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet"

Ændringsforslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport **anvendt** til **offentlige tjenester til** støtte for lavemissionsmobilitet"

Or. it

Ændringsforslag 152
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Direktiv 2009/33/EF
Overskrift

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet"

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport, *som anvendes i offentlige tjenester*, til støtte for lavemissionsmobilitet"

Or. en

Begrundelse

Præcisering i overskriften af, at direktivet vedrører køretøjer, der anvendes i offentlige tjenester.

Ændringsforslag 153 Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Direktiv 2009/33/EF
Overskrift

Kommissionens forslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af *renere* køretøjer til vejtransport *til støtte for lavemissionsmobilitet*"

Ændringsforslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af *energieffektive* køretøjer *med ultralave emissioner* til vejtransport"

Or. en

Ændringsforslag 154 Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1
Direktiv 2009/33/EF
Overskrift

Kommissionens forslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet"

Ændringsforslag

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport *i forbindelse med offentlige indkøb* til støtte for lavemissionsmobilitet"

Or. en

Ændringsforslag 155
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a) I artikel 1 indsættes følgende stykke:

"For at opfylde de miljømæssige mål fremmer dette direktiv anvendelse og indkøb af bæredygtige og genanvendelige batterier, der er 100 % baseret på vedvarende energi, har stor effekt og høj energitæthed, er hurtigt opladelige, har lav miljøpåvirkning og høj genanvendelsesgrad og er fremstillet af råvarer fra bæredygtige kilder. Med hensyn til indkøbet af elektriske batteridrevne køretøjer skal de ordregivende myndigheder anvende livscyklusomkostninger i overensstemmelse med artikel 83 direktiv 2014/25/EU."

Or. en

Ændringsforslag 156
Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 2

Nuværende tekst

Ændringsforslag

Artikel 2

Undtagelser

Medlemsstaterne kan fritage kontrakter

"Artikel 2 affattes således:

"1. Medlemsstaterne kan fritage kontrakter om indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af

a) køretøjer, der anvendes til

om indkøb af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelse eller individuel godkendelse på deres område, jf. artikel 2, stk. 3, i direktiv 2007/46/EF, fra kravene i nærværende direktiv

ambulancetjenester eller i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning samt vedligeholdelse og kontrol af veje.

b) køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 3, i direktiv 2007/46/EF

2. Medlemsstaterne kan fritage kontrakter om indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer, der anvendes til bustjenester, fra kravene i nærværende direktiv."

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0033&from=DE>)

Begrundelse

De tidligere undtagelser er utilstrækkelige (f.eks. med hensyn til udrykningstjenester).

Ændringsforslag 157

Arne Gericke

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a) Artikel 2 erstattes af følgende tekst:

"Fritagelser

Medlemsstaterne kan fritage kontrakter om indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelse eller individuel godkendelse på deres område, jf. artikel 2, stk. 3, i direktiv 2007/46/EF, fra kravene i nærværende direktiv."

Or. de

Ændringsforslag 158

Arne Gericke

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 b (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1b) Artikel 2 erstattes af følgende tekst:

"Fritagelser

Medlemsstaterne kan fritage kontrakter om indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelse eller individuel godkendelse på deres område, samt mindre kommuner med under 5000 indbyggere, jf. artikel 2, stk. 3, i direktiv 2007/46/EF, fra kravene i nærværende direktiv."

Or. de

Ændringsforslag 159

Werner Langen, Jens Gieseke

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Dette direktiv finder anvendelse på *nye* kontrakter, *der indgås fra og med den 1. januar 2025* om indkøb *eller eftermontering* af køretøjer til vejtransport, *der bruges i offentlige tjenester*, foretaget af:

Or. en

Begrundelse

Allerede indgåede kontrakter skal beskyttes og må ikke blive berørt af ny lovgivning. Da

tilrettelæggelse af offentlige indkøb tager tid, er det desuden nødvendigt med en tilpasningsperiode, hvor myndighederne kan ændre de interne procedurer og indhente de ekstra midler, som der er behov for.

Ændringsforslag 160
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – indledning

Kommissionens forslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på **nye** kontrakter, **der indgås fra og med den 1. januar 2025** om indkøb **eller eftermontering** af køretøjer til vejtransport, **der bruges i offentlige tjenester**, foretaget af:

Or. en

Begrundelse

Allerede indgåede kontrakter skal beskyttes og må ikke blive berørt af ny lovgivning. Da tilrettelæggelse af offentlige indkøb tager tid, er det desuden nødvendigt med en tilpasningsperiode, hvor myndighederne kan ændre de interne procedurer og indhente de ekstra midler, som der er behov for.

Ændringsforslag 161
Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – indledning

Kommissionens forslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på **nye** kontrakter om indkøb **eller eftermontering** af køretøjer til vejtransport, **der indgås fra 1. januar 2025**, foretaget af:

Or. de

Ændringsforslag 162
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – indledning

Kommissionens forslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb *eller eftermontering* af køretøjer til vejtransport, *der bruges i offentlige tjenester*, foretaget af:

Or. en

Ændringsforslag 163
Nicola Caputo, Massimo Paolucci

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – indledning

Kommissionens forslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport *anvendt til offentlige tjenester* foretaget af:

Or. it

Ændringsforslag 164
Ivo Belet

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer *og dæk* til vejtransport foretaget af:

Or. en

Ændringsforslag 165

Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 3 – indledning

Kommissionens forslag

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på *nye* kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

Or. en

Ændringsforslag 166

Pavel Poc

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 3 – litra a

Kommissionens forslag

a) ordregivende myndigheder eller ordregivere, for så vidt de er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF

Ændringsforslag

a) ordregivende myndigheder eller ordregivere, for så vidt de er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF *og ikke er af industriel eller kommerciel art*

Or. en

Begrundelse

Direktivet bør kun gælde for offentligretlige organer. Enheder, der opererer og konkurrerer på normale markedsvilkår, dvs. forsøger at opnå et overskud, bærer de tab, der måtte opstå i forbindelse med deres aktiviteter, og anvender køretøjer til industrielle eller kommercielle

formål, bør ikke være omfattet, da de ellers stilles dårligere end virksomheder af samme størrelse, som er fritaget for forpligtelsen til at anvende de udbudsprocedurer, der er fastlagt i direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.

Ændringsforslag 167 **Christofer Fjellner**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – litra b

Kommissionens forslag

b) operatører, der skal opfylde offentlige serviceforpligtelser i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007²⁹

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

Ændringsforslag

b) kontrakter om indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport foretaget af operatører, der skal opfylde **nye** offentlige serviceforpligtelser i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007²⁹, **der føres ud i livet, efter at dette direktiv er trådt i kraft**

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 168 **Claude Turmes**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – litra c

Kommissionens forslag

c) offentlige tjenesteydelseskontrakter om transportydelse, jf. tabel 1 i bilaget, ud over en bestemt tærskelværdi, der

Ændringsforslag

c) offentlige tjenesteydelseskontrakter om transportydelse, jf. tabel 1 i bilaget, ud over en bestemt tærskelværdi, der

fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige tærskelværdierne i artikel 4 i direktiv 2014/24/EU og artikel 15 i direktiv 2014/25/EU.

fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige tærskelværdierne i artikel 4 i direktiv 2014/24/EU og artikel 15 i direktiv 2014/25/EU, **og som er i overensstemmelse med de metoder for beregning af den anslåede værdi af et indkøb, som er fastsat i artikel 5 i direktiv 2014/24/EU og artikel 16 i direktiv 2014/25/EU.**

Or. en

Ændringsforslag 169
Andrzej Grzyb

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Den Europæiske Unions institutioner, agenturer og organer.

Or. en

Ændringsforslag 170
Karin Kadenbach

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 3 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) gennem operatører, der genererer støttemæssige fordele ved udbydelse af deres transportydelser.

Or. de

Begrundelse

Det er kun legitimt at opnå markedets accept af rene køretøjer gennem minimumsmål for offentlige indkøb, hvis der også er en berettigelse i forhold til statsstøtteregele. Trafikydelse, der muliggøres gennem bidrag fra skatteydere, skal under alle omstændighederne være underlagt dette direktiv. Herved opnår man ensartede betingelser (level playing field) for socialøkonomien og den profitorienterede økonomi.

Ændringsforslag 171 Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – indledning

Kommissionens forslag

4. "renere køretøj":

Ændringsforslag

4. "renere køretøj": *et køretøj i klasse M1, M2, M3, NI, N2 eller N3, som anvender et af de alternative brændstoffer, der er anført i artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/94/EU. Hvor det er relevant, skal det opfylde EURO 6-standarden eller dens efterfølger og kravene i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151*

Or. en

Ændringsforslag 172 Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – indledning

Kommissionens forslag

4. "renere køretøj":

Ændringsforslag

4. "renere køretøj": *et køretøj i klasse M1, M2, M3, NI, N2 eller N3, der anvender et af de alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 1, første afsnit, i direktiv 2014/94/EU. Et køretøj, der er eftermonteret i overensstemmelse med disse krav, betragtes også som et "renere*

Ændringsforslag 173

Kateřina Konečná

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – indledning

Kommissionens forslag

4. "renere køretøj":

Ændringsforslag

4. "renere køretøj": ***et køretøj i klasse M1, M2, M3, N1, N2 eller N3, som anvender et af de brændstoffer, der er anført i artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer***

Begrundelse

For at sænke emissionerne fra vejtransport så effektivt som muligt vil der være behov for både nul- og lavemissionskøretøjer. Derudover bør det overvejes af foretage investeringer i infrastruktur for alternative brændstoffer i overensstemmelse med kravene i direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Derfor bør alle alternative drivaggregater medtages, og der bør være overensstemmelse mellem de to direktiver.

Ændringsforslag 174

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – indledning

Kommissionens forslag

4. "**renere** køretøj":

Ændringsforslag

4. "køretøj **med ultralave emissioner**":

Ændringsforslag 175
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO2 g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

udgår

Or. en

Ændringsforslag 176
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO2 g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

udgår

Or. en

Ændringsforslag 177
Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

udgår

Or. en

Ændringsforslag 178
Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

a) et køretøj i klasse M1 eller M2, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. it

Ændringsforslag 179
Elisabetta Gardini

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 **med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO2 g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier**, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Ændringsforslag 180
Lukas Mandl

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO2 g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

a) et **nyt eller eftermonteret** køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO2 g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Begrundelse

Ikke kun nye, men også eftermonterede køretøjer bør være omfattet af direktivets mål.

Ændringsforslag 181

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

a) et køretøj i klasse **L**, M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Ændringsforslag 182 **Seb Dance**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse **L**, M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Begrundelse

Der er ingen grund til ikke at medtage køretøjer i klasse L (2- og 3-hjulede køretøjer såsom motorcykler og scootere) i direktivets anvendelsesområde. På grund af deres begrænsede størrelse og vægt er det forholdsvis nemt at elektrificere disse køretøjer, da de har et begrænset behov for medbragt energi og små batterier, hvilket åbner mulighed for lavere omkostninger og hurtigere genopladning. Endvidere kan de bruges som et holdbart alternativ til biler og varevogne i forbindelse med visse tjenester såsom postomdeling.

Ændringsforslag 183 **Claude Turmes**

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

a) et køretøj i klasse **L**, M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Ændringsforslag 184

Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra b

Kommissionens forslag

b) et køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 185

Kateřina Konečná

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra b

Kommissionens forslag

b) et køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk

Ændringsforslag

udgår

kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Ændringsforslag 186

Francesc Gambús

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) et køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

udgår

Or. en

Ændringsforslag 187

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) et køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

b) et køretøj i klasse N1, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. it

Ændringsforslag 188
Elisabetta Gardini

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra b

Kommissionens forslag

b) et køretøj i klasse N1 ***med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier***, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

b) et køretøj i klasse N1, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Ændringsforslag 189
Lukas Mandl

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra b

Kommissionens forslag

b) et køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Ændringsforslag

b) et ***nyt eller eftermonteret*** køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller

Or. en

Ændringsforslag 190
Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget". *udgår*

Or. en

Ændringsforslag 191
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget". *udgår*

Or. en

Ændringsforslag 192
Francesc Gambús

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget". *udgår*

Or. en

Ændringsforslag 193
Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget".

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget, ***der defineres med alternative brændstoffer i henhold til artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/94/EU, herunder hybridkøretøjer, hvori elektricitet kun anvendes i enkelte dele af den operationelle anvendelse"***.

Or. de

Ændringsforslag 194

Renate Sommer

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i ***tabel 3 i bilaget"***.

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3, ***der drives af alternative brændstoffer*** som defineret i ***artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder hybridkøretøjer, hvori el kun anvendes til en del af den operationelle brug af køretøjet"***.

Or. en

Ændringsforslag 195

Werner Langen, Jens Gieseke

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel. 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i **tabel 3 i bilaget**".

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3, **der drives af alternative brændstoffer** som defineret i **artikel 2, første afsnit, nr. 1), i direktiv 2014/94/EU, herunder hybridkøretøjer, hvori el kun anvendes til en del af den operationelle brug af køretøjet**".

Or. en

Begrundelse

Listen over teknologier, der fremmes af direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, omfatter allerede de reneste teknologier. Ved at kæde direktivet om renere køretøjer sammen med dette direktiv forbedres sammenhængen mellem de to direktiver under hensyntagen til de infrastrukturinvesteringer, der allerede er foretaget i kraft af direktiv 2014/94/EU. Hvis definition ændres, er der ikke længere behov for den delegerede retsakt, hvori der fastlægges en definition for tunge køretøjer, og således kan artikel 4a og artikel 8a slettes.

Ændringsforslag 196

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget".

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 **med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier** som defineret i tabel 3 i bilaget".

Or. en

Ændringsforslag 197

Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget".

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 **med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier** som defineret i tabel 3 i bilaget".

Or. en

Ændringsforslag 198
Christofer Fjellner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i **bilaget**".

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, **1 (som defineret i FN-regulativ nr. 107)**, N2 eller N3, **der drives af alternative brændstoffer** som defineret i **artikel 2, stk. 1, i direktiv 2014/94/EU og som anført i tabel 3 i bilag 1.**

Or. en

Ændringsforslag 199
Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget".

c) et *nyt eller eftermonteret* køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget".

Or. en

Ændringsforslag 200

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – litra 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "køretøj, som er blevet eftermonteret, så det lever op til standarden for et køretøj med ultralave emissioner": et køretøj, hvorpå der er foretaget ændringer af hele eller dele af motoren ved brug af teknologier, der mindsker forureningen og/eller brændstofforbruget, og som har en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier som defineret i tabel 3 i bilaget. Disse ændringer omfatter røggasbehandlingsteknologier, såsom selektiv katalytisk reduktionsteknologi samt brændstofbesparende teknologier såsom hybridisering eller mere omfattende ændringer til el- eller brintteknologi

Or. en

Begrundelse

Nogle eftermonteringsteknologier har potentiale til væsentligt at reducere NOx-emissionerne. Fortsat fremme og gennemførelse af eftermontering er således et vigtigt element i at nedbringe udledningen af NOx i de luftkvalitetszoner, der er mest berørt af de høje luftforurenende emissioner fra lette og tunge køretøjer.

Ændringsforslag 201

Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. køretøj, som er blevet eftermonteret, så det lever op til standarden for et renere køretøj med en motor, som er blevet eftermonteret, så det lever op til standarden for et renere køretøj som defineret i denne artikels stk. 1, nr. 4)

Or. de

Ændringsforslag 202

Seb Dance, Tiemo Wölken

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "køretøj, som er blevet eftermonteret, så det lever op til standarden for et renere køretøj": et køretøj med en motor, som er blevet eftermonteret, så det lever op til standarden for et renere køretøj som defineret i artikel 4 i dette direktiv

Or. en

Ændringsforslag 203

Andrzej Grzyb

for PPE-Gruppen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "brint fra bæredygtige kilder": brint fremstillet ved brug af vedvarende energi eller som et biprodukt fra industrielle processer eller fremstillet af affaldsgasser

Or. en

Ændringsforslag 204

Ivo Belet

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "bedst klassificerede dæk": dæk i klasse C og derover for så vidt angår rullemodstand og vådgreb i overensstemmelse med forordningen om mærkning af dæk^{1a}

^{1a} Forordning (EF) nr. 1222/2009, artikel 10.

Or. en

Ændringsforslag 205

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "nulemissionskøretøj": et køretøj med nul emissioner af CO₂, NO_x og

Ændringsforslag 206
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "nulemissionskøretøj": et køretøj med nul emissioner af CO₂, NO_x og finpartikler

Ændringsforslag 207
Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. "bustransport": vejtransport af passagerer over mere end 300 km pr. dag

Ændringsforslag 208
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

4b. "bæredygtigt og genanvendeligt batteri": et batteri, hvis fremstillingsproces og materialeanskaffelse efterlader en ubetydelig miljøbelastning, og som i udstrakt grad kan genanvendes

Or. en

Ændringsforslag 209

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b. "køretøj, som er blevet eftermonteret, så det lever op til standarden for køretøjer med nulemission": et køretøj uden udstødningsemission af CO₂, NO_x og fine partikler efter eftermontering

Or. en

Ændringsforslag 210

Ivo Belet

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – litra 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b. "regummierede dæk": brugte dæk, der er blevet istandsat ved at erstatte den slidte slidbane med nyt materiale^{1a}

^{1a} Forordning nr. xxxx (forslag af 17.5.2018 om ophævelse af forordning

Ændringsforslag 211

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4c. "eftermontering": enhver ændring af et køretøjs motor med forureningsnedsættende og/eller brændstofbesparende teknologier. Disse omfatter røggasbehandlingsteknologier, herunder selektiv katalytisk reduktion, og brændstofbesparende teknologier såsom hybridisering eller mere omfattende ændringer af el- eller brintteknologier

Ændringsforslag 212

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4) Følgende indsættes som artikel 4a:

udgår

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO2-

udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO2-emissioner er gældende på EU-plan".

Or. it

Ændringsforslag 213
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4) Følgende indsættes som artikel 4a: **udgår**

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO2-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO2-emissioner er gældende på EU-plan".

Or. en

Begrundelse

Konsekvensrettelse som følge af, at betragtning 146 udgår.

Ændringsforslag 214
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF

4) Følgende indsættes som artikel 4a: **udgår**

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO₂-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan".

Or. en

Ændringsforslag 215
Claude Turmes

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4a

4) Følgende indsættes som artikel 4a: **udgår**

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO₂-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan".

Ændringsforslag 216
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4) Følgende indsættes som artikel 4a: **udgår**

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO₂-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan".

Ændringsforslag 217
Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4) Følgende indsættes som artikel 4a: **udgår**

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i

overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO2-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO2-emissioner er gældende på EU-plan".

Or. en

Ændringsforslag 218
Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4) Følgende indsættes som artikel 4a: **udgår**

"Artikel 4a

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO2-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO2-emissioner er gældende på EU-plan".

Or. en

Ændringsforslag 219
Seb Dance

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med **artikel 8a** med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO₂-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan".

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med **artikel 8a** med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO₂-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan. **Disse tærskler bør højst være på 50 % af de pågældende præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner og være gældende umiddelbart efter vedtagelsen af den delegerede retsakt".**

Or. en

Ændringsforslag 220
Jytte Guteland

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for **CO₂-udstødningsemission** og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan".

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for **CO₂-emission "fra kilde til hjul"** og **udstødningsemission af** luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner er gældende på EU-plan. **Ajourføringen af tabel 3 skal være teknologineutral for at sikre tilskyndelse til forskellige løsninger og fremtidige udviklingstendenser på området for CO₂-reduktion".**

Or. en

Ændringsforslag 221
Fredrick Federley, Nils Torvalds, Jan Huitema

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 4a – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelse til senest ved udgangen af 2022 at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 2 og 3 for at indføre standarder for produkters CO₂-emissioner i hele deres livscyklus på grundlag af en metode, der blev introduceret i forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning).

Or. en

Ændringsforslag 222
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje **og** afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje, afbetalingskøb **eller eftermontering** af køretøjer til vejtransport, **der bruges i offentlige tjenester, så de lever op til standarden for rene køretøjer eller nulemissionskøretøjer**, og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget. **En**

stigning i antallet af jernbanekøretøjer til bytransport, såsom sporvogne og/eller metrotog i offentlige netværk kan også medregnes i opfyldelsen af minimumsmålene for udbud af busser, der er fastsat i tabel 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 223
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje **og** afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje, afbetalingskøb **eller eftermontering** af køretøjer til vejtransport, **der bruges i offentlige tjenester, så de lever op til standarden for rene køretøjer eller nulemissionskøretøjer**, og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget. **En stigning i antallet af jernbanekøretøjer til bytransport, såsom sporvogne og/eller metrotog i offentlige netværk kan også medregnes i opfyldelsen af minimumsmålene for udbud af busser, der er fastsat i tabel 5 i bilaget.**

Or. en

Ændringsforslag 224
Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb **af** køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb **eller eftermontering til standarden for rene eller emissionsfrie** køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget. **En stigning i antallet af undergrundsbaner og vej- og bybaner i den offentlige nærtrafik kan også medregnes i opfyldelsen af kvoten i tabel 5 i bilag 1.**

Or. de

Ændringsforslag 225

Seb Dance

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs **artikel 3** opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs **artikel 3** opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget. **Disse mål udtrykkes som minimumsprocentdele af renere køretøjer ud af det samlede**

antal køretøjer til vejtransport, der er omfattet af de i artikel 3 omhandlede kontrakter, som er underskrevet efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Or. en

Ændringsforslag 226
Karin Kadenbach

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter **samt transportydelse** som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer **og ved transportydelser med fordele i form af statsstøtte**, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Or. de

Ændringsforslag 227
Merja Kyllönen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer

til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i *bilaget*.

til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i *bilag 1, og omfatter kontraktlige bestemmelser, der sikrer faktisk brug af alternative brændstoffer*.

Or. en

Begrundelse

For at tage hensyn til nationale og regionale geografiske forhold i perifere lande bør medlemsstaterne være i stand til at anvende lavere mandater for offentlige indkøb, eftersom elektricitet ikke altid er en mulighed i tyndt befolkede områder på grund af infrastrukturudfordringer.

Ændringsforslag 228 **Claude Turmes**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport *samt eftermontering af hardware i disse, så de lever op til standarden for nulemissionskøretøjer*, og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette *rene køretøjer og nulemissionskøretøjer*, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 229
Seb Dance, Tiemo Wölken

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport **eller eftermontering af disse, så de lever op til standarden for rene køretøjer eller nulemissionskøretøjer**, og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 230
Pavel Poc

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport, **som anvendes af offentligretlige organer**, og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af

tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Or. en

Begrundelse

Direktivet bør kun gælde for offentligretlige organer. Enheder, der opererer og konkurrerer på normale markedsvilkår, dvs. forsøger at opnå et overskud, bærer de tab, der måtte opstå i forbindelse med deres aktiviteter, og anvender køretøjer til industrielle eller kommercielle formål, bør ikke være omfattet, da de ellers stilles dårligere end virksomheder af samme størrelse, som er fritaget for forpligtelsen til at anvende de udbudsprocedurer, der er fastlagt i direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.

Ændringsforslag 231

Nicola Caputo, Massimo Paolucci

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport **anvendt til offentlige tjenester** og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.

Or. it

Ændringsforslag 232

Andrzej Grzyb

for PPE-Gruppen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. De minimumsmål for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget, begynder på de datoer, der er anført i disse tabeller, og skal opnås inden for tre år ad gangen efterfulgt af den i dette direktivs artikel 10, stk. 1, omhandlede rapport.

Datoen for afslutningen af udbudsproceduren, dvs. ved undertegnelse af kontrakten, anses for at være datoen for offentlige indkøb, der bidrager til mandatet.

Or. en

Ændringsforslag 233

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Køretøjer, som produceres af producenter i tredjelande, hvor EU's producenter ikke har adgang til udbud ved offentlige kontrakter til køb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport, skal ikke medregnes i opfyldelsen af minimumsmålene for udbud, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 234

Ivo Belet

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

PE622.270v02-00

116/158

AM\1155452DA.docx

Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Dæk, der er indkøbt til køretøjer, som er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 3 i dette direktiv, skal opfylde de minimumsmål for udbud, der henvises til i tabel 6 og 7 i bilaget.

Or. en

Ændringsforslag 235
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Minimumsmål for udbud bør efterleves senest på den dato, der er angivet i tabel 4 og 5 i bilaget, og dokumenteres i kraft af undertegnelse af kontrakten.

Or. en

Begrundelse

Det skal præciseres, at mål for udbud af køretøjer med ultralave emissioner skal opnås senest i henholdsvis 2025 og 2030.

Ændringsforslag 236
Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ia. Medlemsstaterne sikrer, at der er fastsat bestemmelser, som forhindrer, at operatører med meget små flåder pålægges overdrevne arbejdsbyrder.

Or. en

Ændringsforslag 237
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ib. Eftermontering af hardware til køretøjer i klasse M3, N2 og N3 skal opfylde betingelserne for at bidrage til målene i tabel 5 inden den 31. december 2021.

Or. en

Ændringsforslag 238
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ic. De mindste indkøbsmål, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget, finder anvendelse fra de datoer, der henvises til i disse tabeller, og gælder for alle nyligt underskrevne indkøbskontrakter, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Datoen for afslutningen af udbudsproceduren, dvs. ved undertegnelse af kontrakten, anses for at være datoen for offentlige indkøb,

der bidrager til mandatet.

Or. en

Ændringsforslag 239
Merja Kyllönen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Medlemsstaternes myndigheder kan anvende højere minimumsmandater end dem, der er omhandlet i bilaget til dette direktiv.

Ændringsforslag

2. Medlemsstaternes myndigheder kan anvende højere minimumsmandater end dem, der er omhandlet i bilaget til dette direktiv. ***Medlemsstaternes myndigheder kan også anvende lavere mandater, hvis begrundet, og nationale eller regionale forhold taget i betragtning, såsom afstande samt topologiske og klimatiske forhold eller evne til at opnå samme miljømæssige resultater med andre løsninger, der også har vist sig at have en bedre omkostningseffektivitet.***

Or. en

Begrundelse

For at tage hensyn til nationale og regionale geografiske forhold i perifere lande bør medlemsstaterne være i stand til at anvende lavere mandater for offentlige indkøb, eftersom elektricitet ikke altid er en mulighed i tyndt befolkede områder på grund af infrastrukturudfordringer.

Ændringsforslag 240
Gabriele Preuß

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. *Medlemsstaternes myndigheder* kan anvende *højere* minimumsmandater end dem, der er omhandlet i bilaget til dette direktiv.

2. *Medlemsstaterne* kan anvende *lavere* minimumsmandater end dem, der er omhandlet i bilaget til dette direktiv, *hvis de på baggrund af en grundig vurdering forventer, at direktivet indebærer negative konsekvenser, f.eks. længere intervaller mellem udskiftning af busser, færre offentlige transporttilbud eller højere billetpriser i den offentlige transport. Dette skal kun være muligt efter forudgående godkendelse fra Europa-Kommissionens side.*

Or. en

Ændringsforslag 241

Andrzej Grzyb

for PPE-Gruppen

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. I hver enkelt beregningsperiode behøver medlemsstaterne ikke at opfylde de i stk. 1 omhandlede mål, hvis de i det år, der går forud for beregningsperioden når op på det krævede antal køretøjer i flåder, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Dette antal beregnes som en procentdel af det tilsvarende mål, der er fastlagt i tabel 4 og 5 i bilaget med udgangspunkt i år 2025.

Den krævede procentdel er 20 % af det pågældende mål for år 2024, 30 % af målet for 2027, 50 % af målet for 2030, 75 % af målet for 2033, 100 % af målet for 2036, 130 % af målet for 2039, 160 % af målet for 2042 og 200 % af målet for 2045.

Or. en

Ændringsforslag 242
Merja Kyllönen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Med henblik på at nå målet for udbud skal ordregivere basere tildelingen af kontrakter på det økonomisk mest fordelagtige tilbud ("MEAT") som beskrevet i artikel 82 i direktiv 2014/25/EU. I udbudsbetingelserne bør der ikke kun fokuseres på ejerens samlede omkostninger (TCO – Total Cost of Ownership), men også andre køretøjssegenskaber såsom tilgængelighed, indpasning i bymiljøet, støjniveau, energieffektivitet samt batteriers og andre køretøjskomponenters genanvendelighed.

Or. en

Begrundelse

Udbudsbetingelserne bør også fastlægges ud fra andre egenskaber, idet der ikke primært fokuseres på TCO.

Ændringsforslag 243
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Medlemsstaterne kan anvende lavere minimumsmål end dem, der er omhandlet i bilaget til dette direktiv, hvis de på baggrund af en grundig vurdering forventer, at direktivet indebærer negative

konsekvenser, f.eks. længere intervaller mellem udskifning af busser, færre offentlige transporttilbud eller højere billetpriser i den offentlige transport. De skal underrette Kommissionen herom og retfærdiggør undtagelsen.

Or. en

Ændringsforslag 244
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b. Foranstaltninger, der træffes for at opnå mål, der er fastsat for offentlige udbud af køretøjer med ultralave emissioner og fastlagt i dette direktiv, skal ikke medtages i vurderingen af medlemsstaternes finanspolitiske situation (under enten den forebyggende eller den korrigerende del af stabilitets- og vækstpagten)^{1a}.

^{1a} Jf. artikel 5 i Rådets forordning (EF) nr. 1466/97 og artikel 2 i Rådets forordning (EF) nr. 1467/97.

Or. en

Ændringsforslag 245
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

Finansielle ressourcer

1. Medlemsstaterne stiller tilstrækkelige finansieringsinstrumenter til rådighed for at sikre udbud af renere køretøjer og installation af den tilknyttede infrastruktur inden for deres område. Fastsættelsen af midlerne skal baseres på en grundig evaluering af de økonomiske behov hos de offentlige myndigheder og ordregivere, idet der sikres sammenhæng med de mål for udbud, der er fastsat på nationalt plan.

2. Unionen stiller yderligere finansieringsinstrumenter til rådighed for at understøtte udbredelsen af renere køretøjer og installationen af den tilknyttede infrastruktur i medlemsstaterne."

Or. en

Ændringsforslag 246
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

5a) Følgende artikel 5a indsættes:

"Artikel 5a

Bogføring af overskydende energibesparelser

I henhold til direktiv 2012/27/EU [som ændret ved COM(2016)0761] er foranstaltninger til forbedring af energieffektiviteten i transportsektoren, der iværksættes af medlemsstaterne,

berettigede til at opnå de energibesparelser i slutanvendelserne, der kræves i henhold til direktivets artikel 7. Medlemsstater, der overskrider de mål, der er fastsat i tabel 4 og 5 i bilaget til dette direktiv, skal i henhold til artikel 7 i direktiv 2012/27/EU kunne beregne de ekstra energibesparelser, der er opnået ud over deres mål. Med henblik herpå får Kommissionen beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 8a for at supplere dette direktiv ved at udvikle en standardiseret metode, herunder en metode, som medlemsstaterne kan bruge til at fastsætte deres udgangssituation, med henblik på at beregne de ekstra energibesparelser ud over deres mål, som måtte være omfattet af direktiv 2012/17/EU."

Or. en

Ændringsforslag 247

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

Eftermontering af hardware

1. Med henblik på at støtte byområder og andre områder, der ikke overholder bestemmelserne i direktiv 2008/50/EF^{1a}, opretter Kommissionen og medlemsstaterne senest den 31. december 2020 eftermonteringsplatform i flere niveauer, hvor lokale myndigheder, erhvervslivet og andre relevante aktører kan mødes for at drøfte og gennemføre handlingsplaner for eftermontering af hardware for køretøjer i klasse M3, N2 og

N3.

2. Kommissionen bistår medlemsstaterne, de lokale myndigheder og berørte aktører ved at yde vejledning om anvendelsen af forskellige midler til eftermontering af hardware under den nuværende og fremtidige flerårige finansielle ramme (FFR), såsom de europæiske struktur- og investeringsfonde og Connecting Europe-faciliteten (CEF)."

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008).

Or. en

Begrundelse

Fremme og gennemførelse af eftermontering af hardware er et vigtigt element i at nedbringe udledningen af NOx i de luftkvalitetszoner, der er mest berørt af de høje luftforurenende emissioner fra lette og tunge køretøjer.

Ændringsforslag 248 Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

**Handlingsplan for alternative
brændstoffer til offentlig transport**

**1. Senest den 31. december 2020
forelægger Kommissionen Europa-
Parlamentet og Rådet en handlingsplan,
som har til formål at fremskynde
etableringen af en opladnings- og
påfyldningsinfrastruktur for tunge
køretøjer, der ejes af**

transportvirksomheder, i deres egne garager og vedligeholdelsescentre og i det offentlige rum. Denne handlingsplan skal omfatte oplysninger om tilgængelige EU-støtteinstrumenter, og det skal fastlægges, hvordan denne støtte kan ydes under overholdelse af EU's bestemmelser om statsstøtte.

2. Disse EU-støtteinstrumenter bør revideres i den forstand, at det bør prioriteres at sikre adgang til støtte for små, mellemstore og store offentlige transportvirksomheder, som ønsker at udskifte deres køretøjer."

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at fremskynde udbredelsen af en infrastruktur for tunge køretøjer, før busselskaberne skal opfylde forpligtelser med hensyn til indkøb. Derfor bør Kommissionen lette etableringen af en sådan infrastruktur og yde den økonomiske støtte, som der er så stort behov for. Støtten bør også være tilgængelig for små og mellemstore transportvirksomheder og byer/regioner.

Ændringsforslag 249 **Gabriele Preuß**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

Finansielle ressourcer

1. Medlemsstaterne stiller tilstrækkelige finansieringsinstrumenter til rådighed for at sikre udbud af renere køretøjer og installation af den tilknyttede infrastruktur inden for deres område. Fastsættelsen af midlerne skal baseres på en grundig evaluering af de økonomiske behov hos de offentlige myndigheder og

ordregivere, idet der sikres sammenhæng med de mål for udbud, der er fastsat på nationalt plan.

2. Unionen stiller yderligere finansieringsinstrumenter til rådighed for at understøtte udbredelsen af renere køretøjer og installationen af den tilknyttede infrastruktur i medlemsstaterne."

Or. en

Ændringsforslag 250
Tiemo Wölken

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

Finansielle ressourcer

1. Medlemsstaterne stiller tilstrækkelig finansiering til rådighed for at sikre udbud af renere køretøjer og installation af den tilknyttede infrastruktur i dialog med de offentlige myndigheder og ordregivere.

2. Unionen stiller yderligere finansieringsinstrumenter til rådighed for at understøtte udbredelsen af renere køretøjer og installationen af den tilknyttede infrastruktur i medlemsstaterne."

Or. en

Ændringsforslag 251
Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Artikel 5a

Finansielle ressourcer

1. Medlemsstaterne skal stille tilstrækkelige ressourcer til rådighed til både rene køretøjer til vejtransport og udbygning af installationen af den tilhørende infrastruktur. Indretningen af denne finansiering skal ske efter en grundig evaluering af de offentlige organers behov for finansiel støtte, og disse ressourcer skal svare til de offentlige anskaffelsesmål.

2. EU skal desuden stille supplerende støttemuligheder til rådighed for at fremme udbredelsen af rene køretøjer og installation af den tilhørende infrastruktur i medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne skal fortsat undersøge, om der er mulighed for at yde støtte til omkostningerne til indførelse af rene køretøjer til vejtransport, f.eks. gennem afgiftslettelser.

Or. de

Ændringsforslag 252
Seb Dance

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5b) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

EU-plattform for grænseoverskridende og fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med lave emissioner

For at fremme opfyldelsen af målene, der er anført i bilaget til nærværende direktiv, og for at opnå stordriftsfordele opretter Kommissionen en EU-plattform for grænseoverskridende og fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med lave emissioner. De i artikel 3 omhandlede ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører kan deltage i platformen for fælles indkøb af køretøjer. Kommissionen sikrer, at platformen er offentligt tilgængelig og på effektiv vis samler alle parter, der er interesseret i at lægge deres ressourcer sammen. For at lette oprettelsen og gennemførelsen af sådanne fælles indkøb yder Kommissionen teknisk bistand og udarbejder formularer for samarbejdsaftaler. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 8a om oprettelsen af EU-plattformen for fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med lave emissioner."

Or. en

Begrundelse

En platform for grænseoverskridende indkøb kan hjælpe byer med at opnå stordriftsfordele og dermed mindske deres omkostninger.

Ændringsforslag 253

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 c (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5c) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5a

For at fremme opfyldelsen af målene, der er anført i bilaget til nærværende direktiv, og for at opnå stordriftsfordele opretter Kommissionen en EU-plattform for grænseoverskridende og fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med ultralave emissioner. De i artikel 3 omhandlede ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører kan deltage i platformen for fælles indkøb af køretøjer. Kommissionen sikrer, at platformen er offentligt tilgængelig og på effektiv vis samler alle parter, der er interesseret i at lægge deres ressourcer sammen. For at lette oprettelsen og gennemførelsen af sådanne fælles indkøb yder Kommissionen teknisk bistand og udarbejder formularer for samarbejdsaftaler. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 8a om oprettelsen af EU-plattformen for fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med ultralave emissioner."

Or. en

Ændringsforslag 254

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5b) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5b

EU-plattform for grænseoverskridende og fælles indkøb af energieffektive motorkøretøjer med ultralave emissioner

For at fremme opfyldelsen af målene, der er anført i bilaget til nærværende direktiv, og for at opnå stordriftsfordele opretter Kommissionen en EU-plattform for grænseoverskridende og fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med ultralave emissioner. De i artikel 3 omhandlede ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører kan deltage i platformen for fælles indkøb af køretøjer. Kommissionen sikrer, at platformen er offentligt tilgængelig og på effektiv vis samler alle parter, der er interesseret i at lægge deres ressourcer sammen. For at lette oprettelsen og gennemførelsen af sådanne fælles indkøb yder Kommissionen teknisk bistand og udarbejder formularer for samarbejdsaftaler. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 8a om oprettelsen af EU-plattformen for fælles indkøb af energieffektive køretøjer til vejtransport med ultralave emissioner."

Or. en

Ændringsforslag 255

Claude Turmes

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 c (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5c) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 5c

Metode til udregning af køretøjers livscyklusemissioner af CO₂ og kilde-til-hjul-CO₂-emissioner

1. Senest den 1. juli 2019 fremsætter Kommissionen forslag til en metode til udregning af køretøjers

livscyklusemissioner af CO₂ og kilde-til-hjul-CO₂-emissioner.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til senest den 1. januar 2020 at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3, 4 og 5 i bilaget i overensstemmelse med den metode, der fastlægges i henhold til stykke 1 i nærværende artikel, samtidig med at ambitionsniveauet i de opstillede målsætninger opretholdes."

Or. en

Ændringsforslag 256
Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 8a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7) Som ny artikel 8a indsættes:

udgår

"Artikel 8a

Udøvelse af de 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 4a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4a 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 4a 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 257
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

7) Som ny artikel 8a indsættes:

udgår

"Artikel 8a

Udøvelse af de 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 4a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4a 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 4a 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 258
Renate Sommer

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 8a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7) Som ny artikel 8a indsættes:

udgår

"Artikel 8a

Udøvelse af de 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 4a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre

Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4a 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 4a 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 259

Francesc Gambús

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 8a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7) Som ny artikel 8a indsættes:

udgår

"Artikel 8a

Udøvelse af de 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 4a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4a 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 4a 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 260

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 8a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7) Som ny artikel 8a indsættes:

udgår

"Artikel 8a

Udøvelse af de 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 4a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [indsæt ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport

vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 4a 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 4a 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".

Ændringsforslag 261
Karin Kadenbach

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

8a) Artikel 9a

Fem år efter direktivets ikrafttrædelse udvides indholdet af direktivet til hele sektoren.

Or. de

Begrundelse

Da det med dette direktiv sikres, at der udsendes langsigtede markedssignaler, gælder det om at udvide indholdet af dette direktiv til hele transportsektoren. Dermed sikres opfyldelsen af målet om at reducere trafiksektorens bidrag til emissionerne af CO₂ og luftforurenende stoffer.

Ændringsforslag 262
Andrzej Grzyb
for PPE-Gruppen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – indledning
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

9) ***I artikel 10 foretages følgende ændringer:***

9) Artikel 10 ***affattes således:***

Or. en

Ændringsforslag 263
Andrzej Grzyb
for PPE-Gruppen

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – Stk. 1

Kommissionens forslag

1. "**Efter rapportering fra** medlemsstaterne forelægger **Kommissionen hvert tredje år fra** den 1. januar 2027 **Europa-Parlamentet og Rådet** en rapport om **dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse** af dette direktiv."

Ændringsforslag

1. "Medlemsstaterne forelægger **senest** den 1. januar 2027 **og derefter hvert tredje år Kommissionen** en rapport om **gennemførelsen** af dette direktiv. **Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar 2024 Kommissionen en foreløbig rapport. Den foreløbige rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, om dialogen mellem de forskellige forvaltningsniveauer og om medlemsstaternes hensigter med hensyn til ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Yderligere rapporter skal også indeholde oplysninger om antallet og kategorierne af renere køretøjer til vejtransport, som de ordregivende myndigheder og ordregivere har indkøbt. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning (EF) nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV), som anført i bilaget."**

Or. en

Ændringsforslag 264
Claude Turmes

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. "**Efter rapportering fra**

Ændringsforslag

1. "**Kommissionen** forelægger Europa-

medlemsstaterne forelægger
Kommissionen hvert tredje år fra den 1. januar 2027 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, *hvad* de enkelte medlemsstater har **gjort** med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv."

Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, *hvilke supplerende foranstaltninger* de enkelte medlemsstater har **truffet** med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv. **Dette gør Kommissionen senest den 1. juni 2023 efter den foreløbige rapport fra medlemsstaterne og hvert tredje år fra den 1. januar 2027 efter rapportering fra medlemsstaterne.**"

Or. en

Ændringsforslag 265
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. "**Efter rapportering fra medlemsstaterne** forelægger **Kommissionen hvert tredje år fra den 1. januar 2027** Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv."

Ændringsforslag

1. "**Kommissionen** forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv. **Dette gør Kommissionen senest den 1. juni 2023 efter den foreløbige rapport fra medlemsstaterne og hvert tredje år fra den 1. januar 2027 efter rapportering fra medlemsstaterne.**"

Or. en

Ændringsforslag 266
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 1

1. "Efter rapportering fra medlemsstaterne forelægger Kommissionen hvert tredje år fra den 1. januar **2027** Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv."

1. "Efter rapportering fra medlemsstaterne forelægger Kommissionen hvert tredje år fra den 1. januar **2025** Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv."

Or. en

Ændringsforslag 267
Andrzej Grzyb

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 2

Nuværende tekst

2. Disse rapporter skal indeholde en vurdering af dette direktivs virkninger, herunder navnlig af valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, og af behovet for yderligere tiltag, eventuelt ledsaget af forslag.

Kommissionen skal i disse rapporter sammenholde det nominelle og det relative antal indkøbte køretøjer, der svarer til markedets bedste for så vidt angår energi- og miljøbelastning i hele driftslevetiden i hver af køretøjsklasserne i tabel 3 i bilaget med det samlede marked for sådanne køretøjer og vurdere, hvordan valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, har påvirket markedet. Kommissionen skal vurdere behovet for yderligere tiltag, eventuelt ledsaget af forslag.

Ændringsforslag

aa) Stk. 2 affattes således:

"2. Senest [fire år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] foreslår Kommissionen en metode til udregning af køretøjers livscyklusemissioner af CO₂ og kilde-til-hjul-CO₂-emissioner."

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0033&from=DA>)

Ændringsforslag 268

Andrzej Grzyb

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a b (nyt)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 3

Nuværende tekst

3. Senest på tidspunktet for den første rapport foretager Kommissionen en undersøgelse af valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, fremlægger en evaluering af metodologien i artikel 6, og foreslår om nødvendigt passende tilpasninger

Ændringsforslag

ab) Stk. 3 affattes således:

"3. Efter rapportering fra medlemsstaterne forelægger Kommissionen hvert tredje år fra den 1. januar 2027 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv."

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0033&from=DA>)

Ændringsforslag 269

Andrzej Grzyb

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar 2026 og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar 2023 Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for

Ændringsforslag

4. Senest på datoen for Kommissionens første rapport om gennemførelsen af dette direktiv undersøger Kommissionen de i denne artikels stk. 2 omhandlede muligheder, hvorefter den vurderer behovet for at revidere direktiv 2009/33/EF og anden relevant lovgivning vedrørende alternative brændstoffer, idet den tager hensyn til de pågældende køretøjers livscyklusemissioner af CO₂ og

køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

kilde-til-hjul-CO₂-emissioner.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Or. en

Ændringsforslag 270 **Renate Sommer**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2026** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2023** Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om *antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere* og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger.

Ændringsforslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2027** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2024** Kommissionen en foreløbig rapport. Denne *foreløbige* rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om *de finansielle instrumenter, der allerede er til rådighed eller ved at blive oprettet, om medlemsstaternes strategier til fremme af udbredelsen af infrastruktur for alternative brændstoffer, navnlig for offentlige transportnet*, og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om

Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. ***Yderligere rapporter skal også indeholde oplysninger om antallet og kategorierne af renere køretøjer til vejtransport, som de ordregivende myndigheder og ordregivere har indkøbt.*** Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Or. en

Ændringsforslag 271 Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv ***senest den 1. januar 2026 og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar 2023 Kommissionen en foreløbig rapport.*** Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere ***og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter*** samt eventuelle andre ***værdifulde*** oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der

Ændringsforslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv ***som en del af den rapport, der er omhandlet i artikel 83, stk. 3, i direktiv 2014/24/EU og artikel 99, stk. 3, i direktiv 2014/25/EU.*** Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere, samt eventuelle andre ***relevante*** oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Or. en

Begrundelse

Alle rapporteringskrav bør opfyldes i en enkelt rapport i stedet for, at der skal udarbejdes endnu en rapport. Dette vil mindske bureaukratiet væsentligt. Desuden ville en foreløbig rapport medføre mere bureaukrati.

Ændringsforslag 272 Tiemo Wölken

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar 2026 og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar 2023 Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

Ændringsforslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar 2026 og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger ***Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv*** senest den 1. januar ***2026 og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar*** 2023 Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om ***de finansielle instrumenter, der allerede er til rådighed eller ved at blive oprettet, og om*** antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende

ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Or. en

Ændringsforslag 273 **Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2026** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2023** Kommissionen en foreløbig rapport. **Denne** rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Ændringsforslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2025** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2022** Kommissionen en foreløbig rapport. **Den foreløbige** rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Ændringsforslag 274
Francesc Gambús

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
 Direktiv 2009/33/EF
 Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2026** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2023** Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Ændringsforslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2027** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2024** Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Ændringsforslag 275
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Kommissionens forslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2026** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2023** Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Ændringsforslag

4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar **2024** og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar **2022** Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)³¹, som anført i bilaget.

³¹ EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

Or. en

Ændringsforslag 276
Lukas Mandl

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Kommissionen tillægges beføjelse til ved gennemførelsesretsakter at vedtage retningslinjer om indholdet af medlemsstaternes rapporter, jf. stk. 4.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 277

Seb Dance

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. Senest ... [tre år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] foreslår Kommissionen en metode til vurdering af køretøjers livscyklusemissioner af CO₂. Senest ... [fire år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] offentliggør Kommissionen retningslinjer, hvori det afklares, hvordan de forskellige køretøjstyper, der er omfattet af direktivet om renere køretøjer, klarer sig i forhold til hinanden med hensyn til CO₂-emissioner fra udstødning og livscyklusemissioner af CO₂. Retningslinjerne og resultaterne offentliggøres. Fra den 1. januar 2026 og fremefter rapporterer fabrikanterne til Kommissionen om livscyklusemissioner af CO₂ for de køretøjstyper, de markedsfører efter denne dato, på grundlag af en harmoniseret EU-metode.

Or. en

Ændringsforslag 278

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. Uden at det berører stk. 4 og 5 ovenfor sikrer Kommissionen og medlemsstaterne, at detaljerede oplysninger om udbud af køretøjer med ultralave emissioner og om eftermontering af hardware også betragtes som oplysninger, der skal indarbejdes i lokale, regionale og nationale luftkvalitetsplaner, som vedtages i medfør af artikel 23 i direktiv 2008/50/EF^{1a} og bilag XV hertil for områder, herunder byområder, hvor niveauet for forurenende stoffer i den omgivende luft overstiger grænseværdierne, med det mål at sikre, at værdierne overstiges i så kort en periode som muligt.

^{1a} **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.**

Or. en

Begrundelse

Udbud af køretøjer med ultralave emissioner og eftermontering af køretøjer kan betragtes som foranstaltninger, der har til formål at mindske luftforureningen. Som sådan kan de også ses som en del af mere overordnede projekter, der planlægges eller vedtages med det formål. Derfor er det afgørende, at oplysninger om disse særlige foranstaltninger afspejles på behørig vis i luftkvalitetsplanerne, hvis troværdighed bør øges som bl.a. efterlyst af Europa-Parlamentet i den beslutning om gennemførelsen af det syvende miljøhandlingsprogram, som det vedtog den 17. april 2018.

Ændringsforslag 279

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 5 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5b. Uden at det berører stk. 4 og 5 ovenfor sikrer Kommissionen og medlemsstaterne, at detaljerede oplysninger om udbud af

køretøjer med ultralave emissioner og om eftermontering af hardware også betragtes som oplysninger, der skal indarbejdes i handlingsplaner, som vedtages i medfør af artikel 8 i direktiv 2002/49/EF^{1a} og bilag V hertil, og som har til formål at afhjælpe støjproblemer og følgevirkninger, herunder nedbringelse af støjniveauet.

^{1a} *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj.*

Or. en

Begrundelse

Udbud af køretøjer med ultralave emissioner og eftermontering af køretøjer kan betragtes som både støjreducerende foranstaltninger, foranstaltninger til sikring af rolige områder og trafikplanlægningsforanstaltninger. Derfor skal der tilskyndes til at medtage oplysninger af denne art i handlingsplaner. Dette harmonerer med Europa-Parlamentets beslutning om en EU-strategi for lavemissionsmobilitet, hvori det anerkendes, at elektriske transportsystemer kan bidrage til at tackle store problemer i forbindelse med bytrafik såsom ekstern støj.

Ændringsforslag 280 **Renate Sommer**

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Medlemsstaterne kan beslutte at indføre mekanismer til regulering af indkøb af renere køretøjer, der foretages af andre flådeejere, såsom taxaselskaber, bildelingsselskaber og selskaber, som arrangerer fælleskørsel.

Or. en

Begrundelse

Kun en lille andel (8 %) af emissionerne fra transport stammer fra offentlig transport. Alligevel er direktivforslaget hovedsageligt rettet mod offentlige transportmidler. For at skabe bedre balance og nå målet om at mindske emissionerne fra transportsektoren bør andre store flåder også være omfattet af direktivet.

Ændringsforslag 281

Tiemo Wölken

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. Senest den 31. december 2021 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en handlingsplan, som har til formål at fremskynde etableringen af en opladnings- og påfyldningsinfrastruktur for tunge køretøjer, der ejes af transportvirksomheder, i deres egne garager og vedligeholdelsescentre og i det offentlige rum. Denne handlingsplan skal omfatte oplysninger om tilgængelige EU-støtteinstrumenter, og det skal fastlægges, hvordan denne støtte kan ydes under overholdelse af EU's bestemmelser om statsstøtte.

Or. en

Ændringsforslag 282

Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5b. Senest i 2024 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en harmoniseret metode til måling af livscyklusemissionerne af CO₂, herunder en analyse af mulighederne for at skifte fra den nuværende tilgang, der bygger på emissioner fra udstødningen, til en tilgang baseret på livscyklusemissioner i dette direktiv. Denne rapport skal baseres på en offentlig høring.

Or. en

Begrundelse

Tilgangen baseret på emissioner fra udstødningen var hensigtsmæssig, så længe forbrændingsmotoren var den fremherskende motortechnologi. I takt med, at elektriske motorsystemer vinder frem, er det imidlertid nødvendigt at foretage mere teknologineutrale vurderinger på området for emissioner. Disse motorer udleder ingen emissioner på lokalt plan, men derimod har de en "forhistorie" med emissioner fra mere energiintensiv produktion af selve motorerne og deres drivmidler. Dette bør afspejles i tilstrækkelig grad for at sikre ensartede betingelser.

Ændringsforslag 283 Herbert Dorfmann

**Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 5 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. Senest ... [to år efter datoen for dette direktivs ikrafttrædelse] foreslår Kommissionen en metode til registrering af CO₂-emissionerne i den samlede livscyklus og "well-to-wheel"-CO₂-emissionerne (fra brønd til hjul) for køretøjer.

Or. de

Ændringsforslag 284 Ulrike Müller, Gesine Meissner

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra b
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 – stk. 5 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5c. Senest i 2020 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en handlingsplan, som har til formål at fremskynde etableringen af en optanknings- og opladningsinfrastruktur, navnlig for tunge køretøjer, i operatørers garager og vedligeholdelsescentre. Denne handlingsplan skal omfatte vejledning vedrørende tilgængelig finansiering og bedste praksis.

Or. en

Ændringsforslag 285
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)
Direktiv 2009/33/EF
Artikel 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

9a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 10a

CO₂-emissioner fra udstødning og livscyklusemissioner af CO₂ fra køretøjer med ultralave emissioner

1. Senest ... [halvandet år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] foreslår Kommissionen en metode til vurdering af livscyklusemissionerne af CO₂ fra alle slags køretøjer, der udbydes i henhold til direktivet.

2. Senest ... [30 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] offentliggør Kommissionen retningslinjer, hvori det afklares, hvordan de forskellige køretøjstyper, der er omfattet af direktivet,

klarer sig i forhold til hinanden med hensyn til CO₂-emissioner fra udstødning og livscyklusemissioner af CO₂."

Or. en

Ændringsforslag 286
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [indsæt datoen **24** måneder efter ikrafttrædelsen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [indsæt datoen **14** måneder efter ikrafttrædelsen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Or. en

Ændringsforslag 287
Seb Dance

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [indsæt datoen **24** måneder efter ikrafttrædelsen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [indsæt datoen **18** måneder efter ikrafttrædelsen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Or. en

Ændringsforslag 288

Forslag til direktiv

Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [indsæt datoen **24** måneder efter ikrafttrædelsen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [indsæt datoen **18** måneder efter ikrafttrædelsen]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Or. en