



Transport- og Turismeudvalget

2017/0291(COD)

11.7.2018

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv
2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til
vejtransport
(COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))

Ordfører for udtalelse: Andor Deli

PA_Legam

KORT BEGRUNDELSE

Ordføreren glæder sig over Kommissionens initiativ til at revidere direktivet. Offentlige investeringer i rene køretøjer har også direkte indvirkning på ren luft for borgerne, idet de tackler de vedholdende problemer med luftforurening og drivhusgasemissioner fra vejtransporten.

Ordføreren støtter udvidelsen af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for udbud end indkøb, nemlig leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør. Ordføreren ønsker desuden at udvide direktivets anvendelsesområde til taxikørsel, når det sker i offentligt ejede og lejede køretøjer. Da det snævre anvendelsesområde var en af de primære årsager til direktivets begrænsede anvendelse, vil denne ændring være en positiv forandring.

Desuden går ordføreren ind for rapporteringsrammen, så længe det sker inden for en acceptabel administrativ indsats, når der er indført en klasse for renere køretøjer i de officielle bilregistre. En omfattende rapportering kan give et klart overblik over markedet og muliggøre en effektiv overvågning af gennemførelsen.

Han glæder sig også over ophævelsen af metoden til værdiansættelse, der er for besværlig og sjældent blev anvendt.

Ordføreren kritiserer imidlertid den manglende klarhed i dette direktiv, navnlig spredningen af oplysninger med forskellige definitioner, og de komplicerede optællingsmetoder for "renere køretøjer" i to forskellige perioder (indtil 2025 og 2025-2030).

For lette køretøjer foreslås det i direktivet, at køretøjer med nulemission, hvilket hovedsagelig vedrører 100 % eldrevne køretøjer, i overgangsperioden (indtil 2025) medregnes som 1 køretøj. Køretøjer under en vis tærskel for udstødningsemissioner betragtes også som rene køretøjer. Imidlertid medregnes de kun med vægtningsfaktor 0,5. Grænserne er 25 CO₂-emissioner i g/km for varevogne og 40 CO₂-emissioner i g/km for personbiler, hvilket hovedsagelig vedrører plug-in hybridkøretøjer.

Ordføreren mener, at disse beregninger ikke kun er for komplicerede, men tvivler også på, at overgangsperioden indtil 2025 vil medvirke til at slå bro over teknologikløften, indtil nulemissionsteknologien bliver bredt tilgængelig. For at undgå forveksling og for at stimulere et realistisk marked for renere køretøjer bør køretøjer, der betragtes som rene i overensstemmelse med artikel 2 stk. 1, i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, medregnes som 1 køretøj. Fra 2030 opfylder kun nulemissionskøretøjer kravet om indkøbsmål. Ordføreren er overbevist om, at markedet for nulemissionskøretøjer vil blive mere modent inden 2030, og at prisen på disse køretøjer vil være sammenlignelige med andre køretøjer. Ordføreren mener desuden, at disse stive regler risikerer at få den konsekvens, at offentlige indkøb enten bliver meget forsinkede eller fremskyndede, men med gammel teknologi, som ville blokere eventuelle fremtidige investeringer i ny nulemissionsteknologi.

Der er fastsat minimumsindkøbsmål på EU-niveau under hensyntagen til fremtidige udfordringer for de offentlige myndigheder og økonomisk effektivitet. Medlemsstaterne kan imidlertid anvende højere minimumsmål i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed).

For **tunge køretøjer** foreslås det i direktivet, at naturgas med tilføjelser fra biomethan accepteres i overgangsperioden (indtil 2025), men med en lavere vægtningsfaktor, mens der for den efterfølgende fase ikke er nogen som helst emissionstærskler eller definitioner. Kommissionen ønsker at gennemføre disse tærskler via en delegeret retsakt, når de er fastsat. Der er imidlertid ingen emissionsnormer tilgængelige, og nulemissionsteknologien er mindre moden end for lette køretøjer.

Derfor ønsker ordføreren at fjerne de bestemmelser, der henviser til den delegerede retsakt, og anvende samme logik som for lette erhvervskøretøjer: køretøjer, der betragtes som rene i overensstemmelse med artikel 2 stk. 1, i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, bør medregnes som 1 køretøj. Det samme ræsonnement om indkøbsmål gælder for lette erhvervskøretøjer som for tunge køretøjer.

Ordføreren er overbevist om, at denne tilgang vil være mere teknologineutral end den, der blev vedtaget af Kommissionen, der er for fokuseret på elektriske køretøjer, og den passer bedre på direktivets primære fokus, som er at stimulere industripolitik ved at bruge offentlige indkøb af renere køretøjer og udløse markedsudvikling.

Endelig minder ordføreren om, at regler om indkøb af renere køretøjer hverken bør pålægge en væsentlig ekstra økonomisk byrde eller føre til outsourcing af højere omkostninger via højere billetpriser, højere lokale skatter eller reduktion af offentlige transporttjenester. Han minder derfor Kommissionen og medlemsstaternes offentlige myndigheder på alle niveauer om at udvide deres finansielle og ikke-finansielle incitamenter med henblik på at fremskynde markedsudbredelsen.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende ændringsforslag:

Ændringsforslag 1

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

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)

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.

Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0013), **som blev ændret af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen den 17. januar 2018.**

Ændringsforslag 2

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

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Som anført i Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"²³ udgør dette forslag en del af anden pakke af forslag, der skal bidrage til Unionens indsats med henblik på lavemissionsmobilitet. Denne pakke, der forelægges i Kommissionens meddelelse "Fremme af lavemissionsmobilitet - En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne", omfatter en kombination af udbuds- og efterspørgselsorienterede foranstaltninger, der skal styre EU ind på vejen til lavemissionsmobilitet og samtidig styrke EU's økomobilitetssystems konkurrenceevne.

²³ COM (2017) 283 final.

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 5

Ændringsforslag

(4) Som anført i Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"²³ udgør dette forslag en del af anden pakke af forslag, der skal bidrage til Unionens indsats med henblik på lavemissionsmobilitet. Denne pakke, der forelægges i Kommissionens meddelelse "Fremme af lavemissionsmobilitet - En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne", omfatter en kombination af udbuds- og efterspørgselsorienterede foranstaltninger, der skal styre EU ind på vejen til lavemissionsmobilitet og samtidig styrke EU's økomobilitetssystems konkurrenceevne. ***Fremstødet for bæredygtige køretøjer bør ske sideløbende med den yderligere udvikling af offentlig transport, da dette er den bedste og mest omkostningseffektive måde til at nedbringe antallet af køretøjer på vejen og følgelig forbedre luftkvaliteten og nedbringe emissionerne.***

²³ COM (2017) 283 final.

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 ***og mindsker støjforurening, alt imens*** dekarboniseringen af transportsektoren ***understøttes***. En 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 methan) og derved ***forbedre luftkvaliteten i byer og andre forurenede områder og samtidig fremme*** den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner ***og sikre udviklingen af infrastruktur for alternative brændstoffer***. Desuden må princippet om teknologineutralitet være det ***grundlæggende princip i enhver indsats for at sikre og stimulere et konkurrencepræget miljø og tilskynde til yderligere forskning og innovation på dette område***. 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 brug af offentlige indkøb af køretøjer med rene emissioner, nødvendige***.

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) ***bemærker, at for at være i overensstemmelse med målsætningerne for bæredygtighed skal batterier fremstilles med de mindst mulige miljømæssige konsekvenser i og uden for EU, navnlig i udvindingen af materiale til opbygning af batterier. Der bør tages***

højde for drivhusgasemissioner under hele fremstillingsprocessen. Mener, at Kommissionen i overensstemmelse med revisionen af direktiv 2006/66/EF bør fremsætte ambitiøse mål for genanvendelighed af batterier.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 5 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5b) Markedsprognoser skønner, at renere køretøjer, 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, der er forbundet med at køre en elbil.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 5 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5c) 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 renere køretøjer og den dermed forbundne teknologiinfrastruktur.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv Betragtning 5 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5d) 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.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv Betragtning 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6) Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU²⁴ og

(6) Der tages i betragtning, at de offentlige udgifter til varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser udgør ca. 14 % af BNP, at offentlige

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.

myndigheder, gennem deres politik for offentlige indkøb, nye køretøjer og eftermontering af eksisterende køretøjer kan etablere 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 samt tjenesteydelser **i overensstemmelse med de miljømæssige krav til de købte varer (herunder køretøjer)**. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.

²⁴EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

²⁵EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Medlemsstaterne bør opfordres til at udforske mulighederne for at støtte driften og reducere omkostningerne til driften af køretøjer med ultralave emissioner i offentlige instanser, f.eks. ved at indrømme undtagelser fra eller nedsættelser af energiskatterne for køretøjer med ultralave emissioner.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Betragtning 7 a (ny)

(7a) Adgang til en opladningsinfrastruktur og optankningsinfrastruktur er en forudsætning for enhver transportoperation med køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, herunder til offentlig transport. Derfor bør aspekterne med hensyn til fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer for offentlig transport styrkes i direktiv 2014/94/EU. Hvis der ikke forefindes en revision, bør Kommissionen udarbejde en handlingsplan for en infrastruktur for offentlig transport.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Betragtning 8

(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.

(8) Den konsekvensanalyse, der er foretaget, understreger fordelene ved en ændring af den overordnede forvaltningstilgang til udbud af rene **og energieffektive** køretøjer på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt nå målet om at påvirke udbredelsen på markedet af renere 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 13

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 **og eftermontering** 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, **alt imens at gældende kontrakter ikke bør blive påvirket retroaktivt af dette direktiv. Kommissionen bør desuden undersøge gennemførligheden af rene indkøb inden for andre transportformer.**

Ændringsforslag 14

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

Ændringsforslag

(10) **Det ændrede direktiv bør bidrage til en reduktion af emissionerne af luftforurenende stoffer** og drivhusgasser og luftforurenende stoffer **samt af støjforurening** 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 indkøb kan give en

offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

vigtig ekstra markedsstimulans, **og navnlig skal udbuddet af tunge køretøjer fremmes yderligere på grund af den mindre udviklede markedsmodningsgrad for "rene" tunge køretøjer.** 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 vurdere køretøjernes miljøpræstationer på en mere realistisk måde. 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

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Køretøjer med ingen emissioner kan også betyde en miljøpåvirkning som følge af processen for fremstilling af komponenter og graden af genanvendelighed. Offentlige myndigheder bør derfor tilskyndes til at tage højde for andre aspekter end prisen ved indkøb af køretøjer såsom batteriers genanvendelighed. Forskning og udvikling af disse teknologier bør også fremmes i Unionens øvrige politikker.

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv Betragtning 11

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11) Lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige

(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 17

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

niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle. **Det bør** desuden anerkendes, at markederne for bybusser med lave eller ingen emissioner er kendetegnet ved **nylig fremgang**, hvorimod markederne for lastbiler med lave eller ingen emissioner er på et **spirende** trin i markedsudviklingen.

Ændringsforslag

(12) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer, **der skal opnås** senest i 2025 og senest i 2030 **er afgørende for at sikre** politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulemissionsmobilitet er påkrævet. Minimumsmålene understøtter **markedsudvikling** i hele Unionen. De giver tid til at tilpasse procedurerne for offentlige indkøb og giver et klart markedssignal, **samtidig med at de bidrager til at give et godt eksempel for offentligheden**. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Medlemsstaterne **opfordres imidlertid til at fastsætte mere ambitiøse mål** i overensstemmelse med deres økonomiske **resultater** (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). **Da disse**

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.

parametre ofte ikke er ensartede inden for en medlemsstat, vil det være nødvendigt at foretage en vurdering af deres pålidelighed, således at metodologien i sidste ende kan suppleres. 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. *I lyset af den igangværende udvikling inden for transportteknologier kan det være nødvendigt med en midtvejsrevision af disse minimumsmål og en vurdering af nationale parametre kan være nødvendig for at give mulighed for en tilpasning af værdierne på et senere tidspunkt.*

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv Betragtning 13

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(13) Den maksimale virkning kan opnås, hvis offentlige udbud af renere køretøjer er målrettet mod områder med en relativt høj grad af **luft- og støjforurening**. De offentlige myndigheder i medlemsstaterne opfordres til især at fokusere på disse områder, når de afslutter gennemførelsen af deres nationale minimumsmål, og til at afspejle den tilknyttede indsats i deres rapportering i henhold til dette ændrede direktiv. **Der ydes passende teknisk bistand til de offentlige myndigheder for at undgå en uforholdsmæssig stor byrde og optimere de potentielle resultater af dette direktiv.**

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) De beløbsgrænser, der er fastsat i dette direktiv, er vanskelige at gennemføre uden udvikling af produkter, der kan markedsføres, og som er teknisk modne. For at sikre, at oplysninger om fremskridt regelmæssigt ajourføres, opfordres Kommissionen til hvert andet år at forelægge en rapport med en vurdering af, om der findes markeds-mæssige løsninger for renere køretøjer. Desuden bør Kommissionen og medlemsstaterne yde et større finansielt og ikke-finansielt bidrag til hurtigere at markedsføre sådanne renere køretøjer.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv Betragtning 13 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13b) Under hensyntagen til de betydelige forskelle i de private transportoperatørers økonomiske råderum for så vidt angår anvendelsen af potentielt dyrere køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, skal der stilles mekanismer til rådighed for at sikre lige vilkår for offentlige og private transportoperatører i forbindelse med udbuds- og licitationsprocedurer og for at omkostningerne ved overholdelse af de minimumsindkøbsmål, der er fastsat i dette direktiv, ikke flyttes over på de lokale myndigheder, navnlig for mindre kommuner, eller medfører eksternalisering af de højere omkostninger gennem højere billetpriser, højere lokale skatter eller reduktion af offentlige transporttjenester.

Ændringsforslag 21

Forslag til direktiv Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Beregning af livscyklusomkostninger er et vigtigt redskab for ordregivende myndigheder og ordregivere til at dække energi- og miljøomkostningerne i løbet af et køretøjs livscyklus, herunder omkostningerne i forbindelse med emission af drivhusgasser og andre forurenende emissioner på grundlag af en relevant metode til at fastsætte deres økonomiske værdi. I betragtning af den begrænsede anvendelse af metoden til beregning af driftslevetidsomkostninger i henhold til direktiv 2009/33/EU og oplysningerne fra ordregivende myndigheder og ordregivere om anvendelsen af egne metoder, der er tilpasset deres specifikke forhold og behov, bør det ikke være obligatorisk at anvende en bestemt metode, men ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører bør kunne vælge en hvilken som helst metode til beregning af levetidsomkostninger for at understøtte deres udbudsprocedurer.

Ændringsforslag

(14) Beregning af livscyklusomkostninger er et vigtigt redskab for ordregivende myndigheder og ordregivere til at dække energi- og miljøomkostningerne i løbet af et køretøjs livscyklus, herunder omkostningerne i forbindelse med emission af drivhusgasser og andre forurenende emissioner på grundlag af en relevant metode til at fastsætte deres økonomiske værdi. I betragtning af den begrænsede anvendelse af metoden til beregning af driftslevetidsomkostninger i henhold til direktiv 2009/33/EU og oplysningerne fra ordregivende myndigheder og ordregivere om anvendelsen af egne metoder, der er tilpasset deres specifikke forhold og behov, bør det ikke være obligatorisk at anvende en bestemt metode, men ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører bør kunne vælge en hvilken som helst metode til beregning af levetidsomkostninger for at understøtte deres udbudsprocedurer. ***Da der imidlertid ikke er en klar forståelse af de forskellige brændselstypers samlede livscyklusemissioner, bør Kommissionen imidlertid fremlægge en analyse, der vil føre til en fælles EU-metode for, at fabrikanterne kan indberette data om CO₂-emissioner for alle brændselstyper på en ensartet måde.***

Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv Betragtning 15

(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.

(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: ***I denne nye rapport skal der tages hensyn til den økologiske udvikling og medlemsstaternes miljøprioriteter i de seneste tre år efter de samme kriterier, som gælder for alle medlemsstater.*** For at minimere den administrative byrde ***og yderligere omkostninger for*** de enkelte offentlige organer og etablere en effektiv markedsoversigt bør der gøres en enkel rapportering, ***og udbudsprocedurerne bør gennemføres online for at øge gennemsigtigheden.*** 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 23

Forslag til direktiv Betragtning 16 a (ny)

(16a) EU's finansielle instrumenter bør mobiliseres med det sigte at støtte medlemsstaterne på nationalt, regionalt og lokalt niveau for at nå målene i dette direktiv. Bindende minimumsmål for ladestandere pr. medlemsstat sammen med direkte infrastrukturfinansiering og finansiering af ladestandere for elektriske køretøjer og af tankstationer for

brintdrevne køretøjer bør også indgå i overvejelserne, hvor der ikke foreligger en uafhængig kommerciel levedygtighed. Med henblik herpå kunne man mobilisere finansieringsinstrumenter, såsom Connecting Europe-faciliteten, der støtter udviklingen af højtydende, bæredygtige og effektivt sammenkoblede transeuropæiske net på transportområdet, og Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer eller den europæiske facilitet for ren transport, der støtter udbredelsen af renere transportkøretøjer og de hertil hørende infrastrukturbehov. Rådgivningstjenester bør spille en central rolle under denne overgang ved at lette og fremme investeringer og støtte den institutionelle kapacitet.

Ændringsforslag 24

Forslag til direktiv Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16b) Med henblik på at maksimere effekten af investeringer skal mobilitet og byplanlægning koordineres bedre, gennem værktøjer såsom planer for bæredygtig bytrafik. 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. 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.

Ændringsforslag 25

Forslag til direktiv Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16c) Offentlige indkøb er, ud over at de støtter udbredelsen af renere køretøjer, drivkraften bag nye former for mobilitet. Mens renere køretøjer 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.

Ændringsforslag 26

Forslag til direktiv Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) For at sikre, at de offentlige myndigheder tilskyndes til at købe renere køretøjer, og at medlemsstaterne investerer i udrulning af infrastrukturen for alternative brændstoffer, men også for at undgå risikoen for sådanne indkøb, der medfører højere priser for passagerer, bør Unionens budget- og finanspolitik efter 2020 yde støtte til ordregivere. Dette bør afspejles i den kommende flerårige finansielle ramme og i reglerne vedrørende bæredygtig finansiering og EU's finansielle institutioner. Desuden bør medlemsstaterne udvide de finansielle og ikke-finansielle incitamenter og overveje miljørevisioner for at fremskynde udbredelsen på markedet af renere

køretøjer. Disse bestræbelser vil reducere den indledende store investering i infrastrukturændringer og støtte dekarboniseringen af transport.

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2009/33/EF

Titel

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 **inden for offentlige tjenesteydelser** til støtte for lavemissionsmobilitet

Ændringsforslag 28

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 a (ny)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 1 – stk. 1

Gældende ordlyd

Dette direktiv forpligter ordregivende myndigheder, ordregivere og visse operatører til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden, herunder energiforbruget og emissionen af CO₂ og visse forurenende stoffer, når de indkøber køretøjer til vejtransport, med det formål at fremme renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til **Fællesskabets** miljø-, klima- og energipolitikker.

Ændringsforslag

1a) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

"Dette direktiv forpligter ordregivende myndigheder, ordregivere og visse operatører til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden, herunder energiforbruget og emissionen af CO₂ og visse forurenende stoffer, når de indkøber, **leaser, afbetalingskøber, lejer eller eftermonterer** køretøjer til vejtransport, med det formål at fremme renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til **Unionens** miljø-, klima- og energipolitikker.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=DA>)

Ændringsforslag 29

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 b (ny)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 2 – stk. 1

Gældende ordlyd

Medlemsstaterne kan fritage kontrakter 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.

Ændringsforslag

1b) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

Medlemsstaterne kan fritage kontrakter om indkøb, **leasing, leje, afbetalingskøb eller eftermontering** 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."

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

Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 3 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Dette direktiv finder anvendelse på:

Ændringsforslag

Dette direktiv finder anvendelse på **nye** kontrakter om indkøb, leasing, leje eller lejekøb **og eftermontering** af køretøjer til vejtransport, **der bruges i offentlige tjenester, som er foretaget efter dette direktiv trådte i kraft:**

Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 3 – stk. 1 – litra c a (nyt)

ca) **EU-institutioner, -agenturer og -organer**

Ændringsforslag 32

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – punkt 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 nulemissionskøretøj eller emissionsfattigt køretøj i klasse L, M1, M2 eller N1 drevet af brændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 1, i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer** med en maksimal **udstødningsemission, der udtrykkes i CO₂/km** og forurenende emissioner ved faktisk kørsel under 80 % af de gældende emissionsgrænser som omhandlet i tabel 2 i bilaget

Ændringsforslag 33

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

Ændringsforslag 34

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 nulemissionskøretøj eller emissionsfattigt køretøj i klasse M3, N2 eller N3 (**tungt køretøj**) som defineret i tabel 3 i bilaget.

Ændringsforslag 35

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. "Et bæredygtigt batteri": et batteri, hvor hele værdikæden er taget i betragtning, og det endelige batteriprodukt er egnet til genbrug og/eller genanvendelse.

Kommissionen bemyndiges til at vedtage en delegeret retsakt senest 18 måneder efter ikrafttrædelsen med en mere præcis definition, baseret på en vurdering af CO₂-emissionerne i betragtning af hele kæden, f.eks. batteriets livscyklus, herunder fuld levetid for kulstofemissioner under produktionsprocessen og batteriets levetid vedrørende CO₂-fodaft tryk.

Ændringsforslag 36

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

4b. "Et køretøj med en bæredygtig livscyklus": et køretøj, der fremstilles ved at anvende betydeligt lavere emissioner end sammenlignelige køretøjstyper og er designet til en mere bæredygtig levetid, herunder genbrug og genbrugspotentiale af dets komponenter. Kommissionen bemyndiges til at vedtage en delegeret retsakt senest 18 måneder efter ikrafttrædelsen med en mere præcis definition.

Ændringsforslag 37

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 c (nyt)

4c. "køretøj eftermonteret til renere køretøj": et køretøj med ændringer i alle eller dele af dens motor til teknologi, der reducere forurening og/eller er brændstofbesparende, som er eftermonteret til standarder for et renere køretøj som defineret i punkt 4 ved montering af forskellige understøttende emissionsbegrænsende teknologier.

Ændringsforslag 38

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 4 – stk. 1 – nr. 4 d (nyt)

4d. "nulemissionsbus": et køretøj i klasse M, som drives af brændstof som defineret i artikel 2, stk. 1, i direktiv 2014/94/EU om etablering af

infrastruktur for alternative brændstoffer, og som ikke frembringer lokale og direkte emissioner af CO₂ eller andre forurenende stoffer, medmindre disse emissioner er ubetydelige.

Ændringsforslag 39

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, afbetalingskøb eller ***eftermontering til standarder for køretøjer med lave eller ingen emissioner*** 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, offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og for tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget, og indeholder kontraktmæssige bestemmelser for at sikre den faktiske brug af alternative brændstoffer. ***Medlemsstaterne sikrer, 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.***

Ændringsforslag 40

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Medlemsstaterne tilbyder yderligere støtte til køb af køretøjer, der ikke er berørt af statsstøtteleven.

Ændringsforslag 41

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1b. 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 fokuseres der ikke kun på ejerens samlede omkostninger (TCO – Total Cost of Ownership), men også andre køretøjsegenskaber såsom tilgængelighed, indpasning i bymiljøet, støjniveau, energieffektivitet samt batteriers og andre køretøjskomponenters genanvendelighed.

Ændringsforslag 42

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. 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 har vist sig at have en bedre omkostningseffektivitet.

Ændringsforslag 43

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (ny)

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 5 a

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.**
- 2. Denne handlingsplan skal omfatte oplysninger om tilgængelige EU-støtteinstrumenter, og det skal fastlægges, hvordan denne støtte kan ydes, herunder forbindelse til eksisterende EU-bestemmelser om statsstøtte.**
- 3. Rapporten skal også indeholde en vurdering af, hvordan europæiske finansieringsinstrumenter kan revideres, således at der gives prioritet til offentlige transportselskaber af alle størrelser, for at de udskifter deres køretøjer."**

Ændringsforslag 44

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – punkt 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. 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. **Denne rapport integreres i den overordnede vurdering af Unionens transport-, miljø-, klima- og energipolitikker. Kommissionen forelægger senest den 1. januar 2024 en foreløbig rapport om de skridt, der er taget til at gennemføre dette direktiv, efter at medlemsstaterne har indberettet dem.**

Ændringsforslag 45

Forslag til direktiv

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

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 2

Gældende ordlyd

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-

Ændringsforslag

aa) Stk. 2 affattes således:

"2. Disse rapporter skal indeholde en vurdering af dette direktivs virkninger, herunder navnlig af valgmulighederne i artikel 5, **for at fremme og stimulere markedet for renere og energieffektive køretøjer** og af behovet for yderligere tiltag, eventuelt ledsaget af forslag.

Kommissionen skal i disse rapporter sammenholde det nominelle og det relative antal indkøbte, **leasede, lejede, lejekøbte eller eftermonterede** køretøjer, der svarer

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.

til markedets bedste for så vidt angår energi- og miljøbelastning i hele driftslevetiden i hver af køretøjsklasserne i tabel 4 i bilaget med det samlede marked for sådanne køretøjer og vurdere, hvordan **minimumsmålene** i artikel 5 har påvirket markedet **i Unionen som helhed og i de enkelte medlemsstater. Desuden skal Kommissionen vurdere dette direktivs virkninger for den europæiske industri.** Kommissionen skal vurdere behovet for yderligere tiltag, eventuelt ledsaget af forslag.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=DA>

Ændringsforslag 46

Forslag til direktiv

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

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 3

Gældende ordlyd

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. Senest på tidspunktet for den første rapport foretager Kommissionen en undersøgelse af **medlemsstaternes overholdelse med de minimumsmål, der er omhandlet** i artikel 5, fremlægger en evaluering af metodologien, **der er benyttet til at definere disse mål** og foreslår om nødvendigt passende tilpasninger **af enten metodologien eller målene.**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=DA>

Ændringsforslag 47

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 - nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

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 48

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 - nr. 9 – litra b

Direktiv 2009/33/EF

Artikel 10 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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 oplysninger **om de finansielle instrumenter, der allerede findes, eller som er under udarbejdelse, og om medlemsstaternes strategier for fremme af etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, navnlig for offentlige transportnet.** 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.

³¹EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.

4a. Når Kommissionen har indført en metode til registrering af kilde-til-hjul-emissioner for at sikre, at hele brændstofforsyningskæden fra

ekstraktionsfasen til udstødningsrøret er omfattet, bør Kommissionen tage de minimumsmål, der er nævnt i artikel 5, op til revision og tilpasse dem i overensstemmelse hermed.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=DA>

Ændringsforslag 49

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. Kommissionen yder vejledning til medlemsstaterne om de forskellige EU-midler, der kan anvendes i forbindelse med dette direktiv, f.eks. Connecting Europe-faciliteten, der støtter udviklingen af højtydende, bæredygtige og effektivt sammenkoblede transeuropæiske net på transportområdet, Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer eller den europæiske facilitet for ren transport, der støtter udbredelsen af renere transportkøretøjer og de hertil hørende infrastrukturbehov, som kan mobiliseres.

Ændringsforslag 50

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. Rådgivningstjenester skal spille en central rolle under denne overgang ved at lette og fremme investeringer og støtte den institutionelle kapacitet. Kommissionen skal derfor styrke Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning

betydeligt i dets rolle og kapacitet, navnlig gennem lokal tilstedeværelse og en proaktiv rolle i forbindelse med udarbejdelsen af projekter.

Ændringsforslag 51

Forslag til direktiv

Bilag 1

Direktiv 2009/33/EF

Bilag – tabel 1

Kommissionens forslag

Tabel 1: Koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter, jf. artikel 3

CPV-kode	Beskrivelse
60112000-6	Offentlig vejtransport
60130000-8	Specialiseret personbefordring ad vej
60140000-1	Persontransport, ikke rutekørsel
60172000-3	Udlejning af busser og turistbusser med chauffør
90511000-2	Indsamling af affald
60160000-7	Postbefordring ad vej
60161000-4	Pakketransport

Ændringsforslag

Tabel 1: Koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter, jf. artikel 3

CPV-kode	Beskrivelse
60112000-6	Offentlig vejtransport
60130000-8	Specialiseret personbefordring ad vej
60140000-1	Persontransport, ikke rutekørsel
60172000-3	Udlejning af busser og turistbusser med chauffør
90511000-2	Indsamling af affald
60160000-7	Postbefordring ad vej
60161000-4	Pakketransport
64121100-1	Postudbringning

64121200-2	<i>Pakkeudbringning</i>
60120000-5	<i>Taxabefordring</i>
60170000-0	<i>Udlejning af køretøjer til personbefordring med chauffør</i>
60171000-7	<i>Udlejning af personbiler med chauffør</i>
60181000-0	<i>Udlejning af lastbiler med chauffør</i>
60180000-3	<i>Udlejning af varetransportkøretøjer med chauffør</i>
90511100-3	<i>Indsamling af fast byaffald</i>
90511200-4	<i>Indsamling af husholdningsaffald</i>
90511300-5	<i>Indsamling af henkastet affald</i>
90511400-6	<i>Indsamling af papir</i>

Ændringsforslag 52

Forslag til direktiv

Bilag 1

Direktiv 2009/33/EF

Bilag – tabel 2

Kommissionens forslag

Tabel 2: Emissionstærskler for lette køretøjer

Køretøjsklasser	2025		2030	
	CO ₂ - emissioner i g/km	Luftforure- nde emissioner ved faktisk kørsel* som en procentdel af emissionsgr ænseværdier ne**	CO ₂ - emissioner i g/km	Luftforure- nde emissioner ved faktisk kørsel* som en procentdel af emissionsgr ænseværdier ne
Køretøjer i klasse M1	25	80%	0	Ikke relevant
Køretøjer i klasse M2	25	80%	0	Ikke relevant
Køretøjer i	40	80%	0	Ikke

klasse N1

relevant

* Emissioner ved faktisk kørsel af ultrafine partikler i #/km (PN) og af nitrogenoxider i mg/km (NO_x), som måles i henhold til den gældende udgave af bilag IIIA til forordning 2017/1151.

** Den gældende emissionsgrænseværdi i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007 eller dens efterfølgere.

Ændringsforslag

Tabel 2: Emissionstærskler for lette køretøjer

Køretøjsklasser	2025		2030	
	CO ₂ - emissioner i g/km	Luftforure- nde emissioner ved faktisk kørsel* som en procentdel af emissionsgr ænseværdier ne**	CO ₂ - emissioner i g/km	Luftforure- nde emissioner ved faktisk kørsel* som en procentdel af emissionsgr ænseværdier ne
Køretøjer i klasse L	25	80%	0	Ikke relevant
Køretøjer i klasse M1	25	80%	0	Ikke relevant
Køretøjer i klasse M2	25	80%	0	Ikke relevant
Køretøjer i klasse N1	40	80%	0	Ikke relevant

* Emissioner ved faktisk kørsel af ultrafine partikler i #/km (PN) og af nitrogenoxider i mg/km (NO_x), som måles i henhold til den gældende udgave af bilag IIIA til forordning 2017/1151.

** Den gældende emissionsgrænseværdi i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007 eller dens efterfølgere.

Ændringsforslag 53

Forslag til direktiv

Bilag 1

Direktiv 2009/33/EF

Bilag – tabel 3

Kommissionens forslag

Tabel 3: Krav til alternative brændstoffer for tunge køretøjer

Køretøjsklasser

Alternative brændstoffer

Køretøjer i klasse M3, N2 og N3

Elektricitet*, hydrogen, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))

****Til brug i et køretøj som defineret i artikel 2, stk. 2, i direktiv 2014/94/EU, forudsat at elektricitet anvendes til en relevant del af den operationelle brug af køretøjet.***

Ændringsforslag

Tabel 3: Krav til alternative brændstoffer for tunge køretøjer

Køretøjsklasser

Alternative brændstoffer

Køretøjer i klasse M3, N2 og N3

Dette initiativ er helt i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

Ændringsforslag 54

Forslag til direktiv

Bilag 1

Direktiv 2009/33/EF

Bilag – tabel 4

Kommissionens forslag

Tabel 4: Minimumsmål for andelen af lette køretøjer i overensstemmelse med tabel 2 i de samlede offentlige udbud af lette køretøjer på medlemsstatsplan*

Medlemsstat	2025	2030
Luxembourg	35%	35%
Sverige	35%	35%

Danmark	34%	34%
Finland	35%	35%
Tyskland	35%	35%
Frankrig	34%	34%
Det Forenede Kongerige	35%	35%
Nederlandene	35%	35%
Østrig	35%	35%
Belgien	35%	35%
Italien	35%	35%
Irland	35%	35%
Spanien	33%	33%
Cypern	29%	29%
Malta	35%	35%
Portugal	27%	27%
Grækenland	23%	23%
Slovenien	20%	20%
Den Tjekkiske Republik	27%	27%
Estland	21%	21%
Slovakiet	20%	20%
Litauen	19%	19%
Polen	20%	20%
Kroatien	17%	17%
Ungarn	21%	21%
Letland	20%	20%
Rumænien	17%	17%
Bulgarien	16%	16%

****Køretøjer med ingen udstødningsemissioner medregnes som 1 køretøj, der bidrager til mandatet. Alle andre køretøjer, der opfylder kravene i tabel 2 i dette bilag, medregnes som 0,5 køretøj, der bidrager til mandatet.***

Ændringsforslag

Tabel 4: Minimumsmål for andelen af lette køretøjer i overensstemmelse med tabel 2 i de samlede offentlige udbud af lette køretøjer på medlemsstatsplan*

Medlemsstat	2025	2030
Luxembourg	35%	35%

Sverige	35%	35%
Danmark	34%	34%
Finland	35%	35%
Tyskland	35%	35%
Frankrig	34%	34%
Det Forenede Kongerige	35%	35%
Nederlandene	35%	35%
Østrig	35%	35%
Belgien	35%	35%
Italien	35%	35%
Irland	35%	35%
Spanien	33%	33%
Cypern	29%	29%
Malta	35%	35%
Portugal	27%	27%
Grækenland	23%	23%
Slovenien	20%	20%
Den Tjekkiske Republik	27%	27%
Estland	21%	21%
Slovakiet	20%	20%
Litauen	19%	19%
Polen	20%	20%
Kroatien	17%	17%
Ungarn	21%	21%
Letland	20%	20%
Rumænien	17%	17%
Bulgarien	16%	16%

**** De landespecifikke værdier kan justeres individuelt i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3, med behørig begrundelse for at tage højde for verificérbare ændringer i forhold, der påvirker den pågældende medlemsstats evne til at opfylde de relevante mål, herunder hvis en medlemsstat anmoder om en forhøjelse af dette mål***

Ændringsforslag 55

Forslag til direktiv

Bilag 1

Direktiv 2009/33/EF

Bilag – tabel 5

Kommissionens forslag

Tabel 5 – Minimumsmål for andelen af tunge køretøjer i overensstemmelse med tabel 3 i de samlede offentlige udbud af tunge køretøjer på medlemsstatsplan*

Medlemsstat	Lastbiler		Busser	
	2025	2030	2025	2030
Luxembourg	10%	15%	50%	75%
Sverige	10%	15%	50%	75%
Danmark	10%	15%	50%	75%
Finland	9%	15%	46%	69%
Tyskland	10%	15%	50%	75%
Frankrig	10%	15%	48%	71%
Det Forenede Kongerige	10%	15%	50%	75%
Nederlande	10%	15%	50%	75%
Østrig	10%	15%	50%	75%
Belgien	10%	15%	50%	75%
Italien	10%	15%	50%	75%
Irland	10%	15%	50%	75%
Spanien	10%	14%	50%	75%
Cypern	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%
Portugal	8%	12%	40%	61%
Grækenland	8%	10%	38%	57%
Slovenien	7%	9%	33%	50%
Den Tjekkiske Republik	9%	11%	46%	70%
Estland	7%	9%	36%	53%
Slovakiet	8%	9%	39%	58%

Litauen	9%	8%	47%	70%
Polen	7%	9%	37%	56%
Kroatien	6%	7%	32%	48%
Ungarn	8%	9%	42%	63%
Letland	8%	9%	40%	60%
Rumænien	6%	7%	29%	43%
Bulgarien	8%	7%	39%	58%

*** Køretøjer med ingen udstødningsemissioner eller køretøjer, der anvender naturgas, forudsat at de fuldt ud drives af biomethan, hvilket bør dokumenteres ved en kontrakt om indkøb af biomethan eller et andet middel til at anskaffe biomethan, medregnes som 1 køretøj, der bidrager til mandatet. Denne optælling opgives for de medlemsstater, hvor minimumsmandatet for udbud overstiger 50 % af det samlede omfang af offentlige udbud, idet grænseværdien er 50 %. Alle andre køretøjer, der opfylder kravene i tabel 2 i dette bilag, medregnes som 0,5 køretøj, der bidrager til mandatet.**

Ændringsforslag

Tabel 5 – Minimumsmål for andelen af tunge køretøjer i overensstemmelse med **artikel 4, stk. 4, litra b**, i de samlede offentlige udbud af tunge køretøjer på medlemsstatsplan*

Medlemsstat	Lastbiler		Busser**	
	2025	2030	2025	2030
Luxembourg	10%	15%	50%	75%
Sverige	10%	15%	50%	75%
Danmark	10%	15%	50%	75%
Finland	9%	15%	46%	69%
Tyskland	10%	15%	50%	75%
Frankrig	10%	15%	48%	71%
Det Forenede Kongerige	10%	15%	50%	75%
Nederlande	10%	15%	50%	75%
Østrig	10%	15%	50%	75%
Belgien	10%	15%	50%	75%
Italien	10%	15%	50%	75%
Irland	10%	15%	50%	75%
Spanien	10%	14%	50%	75%
Cypern	10%	13%	50%	75%
Malta	10%	15%	50%	75%

Portugal	8%	12%	40%	61%
Grækenland	8%	10%	38%	57%
Slovenien	7%	9%	33%	50%
Den Tjekkiske Republik	9%	11%	46%	70%
Estland	7%	9%	36%	53%
Slovakiet	8%	9%	39%	58%
Litauen	9%	8%	47%	70%
Polen	7%	9%	37%	56%
Kroatien	6%	7%	32%	48%
Ungarn	8%	9%	42%	63%
Letland	8%	9%	40%	60%
Rumænien	6%	7%	29%	43%
Bulgarien	8%	7%	39%	58%

**** De landespecifikke værdier kan justeres individuelt i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3, med behørig begrundelse for at tage højde for verificérbare ændringer i forhold, der påvirker den pågældende medlemsstats evne til at opfylde de relevante mål, herunder hvis en medlemsstat anmoder om en forhøjelse af dette mål***

***** Senest i 2030 skal mindst 50 % af dette indkøbsmål være emissionsfrie busser.***

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

Titel	Fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport
Referencer	COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 29.11.2017
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 29.11.2017
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Andor Deli 22.1.2018
Behandling i udvalg	9.7.2018
Dato for vedtagelse	10.7.2018
Resultat af den endelige afstemning	+: 29 –: 5 0: 3
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Anna Hedh

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

29	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet
ERC	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke

5	-
ECR	Peter Lundgren
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli,

3	0
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

	Stemmerettelser
+	
-	
0	

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller