



2021/0197(COD)

2.2.2022

ÆNDRINGSFORSLAG 35 - 354

Udkast til betænkning

Jan Huitema

(PE697.678v01-00)

Ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner

Forslag til forordning

(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Ændringsforslag 35
Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning

—

Forslag om forkastelse

***Europa-Parlamentet forkaster
Kommissionens forslag.***

Or. fi

Ændringsforslag 36

**Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia
Sardone, Rosanna Conte**

Forslag til forordning

—

Forslag om forkastelse

***Europa-Parlamentet afviser
Kommissionens forslag.***

Or. de

Begrundelse

Wie in der Verordnung (EU) 2019/631 vom 17. April 2019 in Erwägungsgründen 45, 50, 51 sowie Artikel 7, Absatz 10, Artikel 12, Absatz 3 und insbesondere Artikel 15, Absatz 1 aufgeführt, sollte die Kommission erst im Jahr 2023 die Wirksamkeit dieser Verordnung eingehend überprüfen und das Ergebnis dem Europäischen Parlament und dem Rat in Form eines Berichtes übermitteln, um danach allfällige Änderungsvorschläge an dieser Verordnung einzubringen. Im Sinne der Verlässlichkeit, Planbarkeit, Berechenbarkeit und Redlichkeit sowie des Respekts gegenüber den Bürgern, welche Vertrauen in demokratische Prozesse und daraus abgeleitete Entscheidungen haben, die in Gesetzesform gegossen werden, sollte dieser beschlossene Zeitplan eingehalten werden.

Ændringsforslag 37
Anna Zalewska

Forslag til forordning
Henvisning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

der henviser til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet;

Or. en

Ændringsforslag 38
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 ("Parisaftalen"). Parterne er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer.

Ændringsforslag

(1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 ("Parisaftalen"). Parterne er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer. ***Med vedtagelsen af klimaaftalen i Glasgow i november 2021 anerkendte parterne, at en begrænsning af stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer ville mindske klimaændringernes risici og konsekvenser betydeligt, og de gav tilsagn om at styrke deres 2030-mål inden udgangen af 2022 for at fremskynde klimaindsatsen i dette kritiske årti og lukke ambitionskløften med hensyn til målet om 1,5 °C.***

Or. en

Ændringsforslag 39
Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Betragtning 1 a (ny)

(1a) Metodologisk set har der inden for de seneste år i EU-lovgivningen fundet en tiltagende og videnskabeligt uacceptabel blanding sted af temaerne miljøbeskyttelse på den ene side og klimaændringer på den anden side. Mens miljøbeskyttelse er konkret og målbar, og ansvaret for miljøforurening som regel kan placeres direkte, er man inden for klimaændringer tvunget til at arbejde med fremtidsorienterede modeller, der ikke kan inddrage alle relevante faktorer. Derfor skal både spørgsmål, hvad angår ansvar, og spørgsmål med hensyn til fremtidsscenarier forblive uklare. I modsætning til de meget konkrete indvirkninger af foranstaltningerne til den påståede klimabeskyttelse, der truer vores velstand og vore levemåde og dermed vores samfund, er konsekvenserne af de antagne antropogene temperaturøgninger videnskabeligt omdiskuteret og omfanget af samme derfor noget, som skal diskuteres. Uafhængigt af, hvor vigtigt det end måtte være at overveje klimaspørgsmål ud over miljøbeskyttelsen, skal man stoppe med at forsøge at få gennemtruffet en fuldstændig samfundsmæssig og økonomisk omstilling på bekostning af velstand, frihed, arbejdspladser og social samhørighed for klimaets skyld.

Or. de

Ændringsforslag 40

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 b (ny)**

(1b) I den aktuelle EU-lovgivning er

definitionerne "emissionsfri" og "emissionsfrie køretøjer" utilstrækkelige, da de i modsætning til gældende fysiske love implicerer en emissionsfri mobilitet, som ikke findes.

Or. de

Ændringsforslag 41

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 1 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1c) Emissioner fra biler og lette erhvervskøretøjer skal omfatte samtlige aspekter af udledningen af skadelige stoffer, dvs. emissioner fra produktionen af motorkøretøjer, ressourcerne til tilrådighedsstillelse af drivkraft fra primærenergiproduktion til tilrådighedsstillelse for køretøjet (kilde-til-hjul-tilgang), den optagne energis reaktionskæde til omdannelse til kinetisk energi (hjul-til-tank-tilgang), yderligere emissioner under kørslen (først og fremmest dæk- og bremseslitage) samt emissionerne i forbindelse med bortskaffelse af et køretøj. Denne tilgang, hvor hele leveringskæden inddrages, anvendes som en selvfølge med henblik på bæredygtighed i alle andre sektorer, der er omfattet af EU-lovgivningen. Det er udelukkende politisk motiveret, at denne tilgang ikke vælges netop i forbindelse med elbiler.

Or. de

Ændringsforslag 42

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1d) På grund af de aktuelt videnskabeligt ikke begrundede definitioner "emissionsfri" og "emissionsfrie køretøjer", som derfor hverken kan anvendes til miljøbeskyttelsesbegrundelser eller til klimapolitiske begrundelser, bør de bøder, der kategoriseres som "afgifter for emissionsoverskridelser", for fabrikanter udsættes, indtil Europa-Parlamentet og Rådet af Kommissionen har fået fremlagt en brugbar, omfattende og kontrollerbar systematik til måling af emissioner for biler og lette erhvervskøretøjer, der følger fysikkens love, som fastsat i artikel 7, stk. 10, i forordning (EU) 2019/631.

Or. de

Ændringsforslag 43

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 e (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1e) Opfordringen til ikke at lade nogen i stikken ("Leave no one behind") bør i forbindelse med den grønne pagt ikke betyde, som eksempelvis eufemistisk fremlagt i betragtning 12 i forordning (EU) 2019/631, at hele industrigrene og dermed forbundne arbejdspladser først skal ødelægges for så efterfølgende at håndtere de deraf resulterende sociale skævheder ved efter vandkandeprikket at give skatteyderes penge til millioner af berørte mennesker samt tilrettelægge omskolinger til ikke eksisterende fantomarbejdspladser. I stedet for skal politikken stræbe efter at sikre disse

menneskers og deres familiers levestandard.

Or. de

Ændringsforslag 44

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 f (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1f) EU arbejder i henhold til Lissabontraktaten (artikel 3, stk. 3, i TEU) for en bæredygtig udvikling i Europa baseret på en afbalanceret økonomisk vækst og prisstabilitet, en social markedsøkonomi med høj konkurrenceevne, hvor der tilstræbes fuld beskæftigelse og sociale fremskridt, og et højt niveau for beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten. I den forbindelse bør det videnskabelige og tekniske fremskridt fremmes.

Or. de

Ændringsforslag 45

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 g (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1g) Reglerne i Lissabontraktaten bør gælde for alle erhvervs- og industrigrene. Man skal bestemt bekæmpe alle forsøgene på at gennemføre et skjult paradigmeskift hen imod en socialistisk planøkonomi på underordnet EU-lovgivningsniveau, også selv om baggrundsmotiverne skulle være nok så ædle (helt hen til "redning af planeten"), hvor markedets

mangfoldighed, spillet mellem udbud og efterspørgsel, erhvervsfriheden samt kundernes ønsker ulovligt begrænses. Dette gælder især, når omkostningseffektiviteten er sådan som ved elbilerne. Der er fare for, at hele erhvervsgrene flyttes med tab af arbejdspladser og samtidigt højere CO₂-emissioner, da ethvert merforbrug af strøm skal øge andelen af fossile brændstoffer, fordi der ikke vil være tilstrækkelig lagringsteknologi.

Or. de

Ændringsforslag 46

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 h (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1h) Politikken, dvs. statslige og overstatslige institutioner, bør sætte rammerne for de markedsøkonomiske aktiviteter, men bør som regel ikke selv blande sig i de markedsøkonomiske processer.

Or. de

Ændringsforslag 47

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 i (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1i) I overensstemmelse med artikel 3 i TEU bør virksomhederne selv fremme det videnskabelige og tekniske fremskridt, som absolut forudsætter erhvervsfrihed og

åbenhed over for teknologi. Et ensidigt fokus på én teknologi, eksempelvis på biler med elmotor, skal afvises, især da det allerede nu ses, at denne teknik ikke er omsættelig uden politisk regulering og lovgivning.

Or. de

Ændringsforslag 48

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 j (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1j) I en fri markedsøkonomi skal forbrugersuveræniteten, dvs. et så omfattende hensyn til kundernes ønsker som muligt, samt erhvervsfriheden have meget høj prioritet.

Or. de

Ændringsforslag 49

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 k (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1k) Med hensyn til mobilitet med personbiler og lette erhvervskøretøjer skal der tages hensyn til tilsvarende ønsker fra kunderne som rækkevidde, komfort, pålidelighed, ydelse, sikkerhed og æstetik.

Or. de

Ændringsforslag 50

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 l (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1l) *Gennem de sidste årtier har fabrikanter under udøvelse af deres erhvervsfrihed opnået betydelige fremskridt inden for udviklingen af nye miljøvenlige teknologier, som i henhold til målinger har forbedret luftkvaliteten, hvilket er veldokumenteret.*

Or. de

Ændringsforslag 51

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 m (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1m) *Fabrikanternes trang til innovation i forbindelse med udviklingen af køretøjer, der især tager hensyn til rentabilitet, miljøbeskyttelse, sikkerhed, komfort, rækkevidde, adgang til råstoffer og bevarelse af arbejdspladser, bør heller ikke fremover hindres af ensidig, overdreven EU-lovgivning.*

Or. de

Ændringsforslag 52

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 n (ny)**

(1n) 2,6 mio. arbejdspladser er på nuværende tidspunkt direkte forbundet med bil- og forsyningsindustrien i medlemsstaterne, i Tyskland alene udgør de 915 000 arbejdspladser, samt i alt 12,6 mio. indirekte forbundne arbejdspladser ^{1a} med en betydelig merværdi, der ikke bør sættes uansvarligt på spil. En analyse, som den tyske forbundsregering har foretaget i april 2020^{1b}, har vist, at op til 440 000 arbejdspladser er truet af planlagt "strukturændring" inden 2030 i Tyskland alene.

^{1a} Jf.

https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf#page=6, s. 7.

^{1b} Forbundsregeringens svar af 3.4.2020 på en mindre forespørgsel fra FDP, print 19/18027, s.9,

<https://dserver.bundestag.de/btd/19/185/1918518.pdf>.

Or. de

Ændringsforslag 53

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning Betragtning 1 o (ny)

(1o) Der må ikke være nogen skjult dagsorden, der retter sig mod afskaffelse af den individuelle mobilitet, eksempelvis gennem forbud af eksisterende biler og lette erhvervskøretøjer, med en samtidig manglende mulighed for en fuldstændig udskiftning af flåden med biler og lette erhvervskøretøjer med alternative motorer grundet manglende infrastruktur, utilstrækkelig energiforsyning eller uoverkommelige priser for mange borgere

og forbrugere.

Or. de

Ændringsforslag 54

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 p (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1p) Individuel mobilitet medfører frihed og velstand og er med til at opretholde livsstilen for mange europæere.

Or. de

Ændringsforslag 55

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 q (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1q) Gader samt andre trafikveje er vores industris livliner, hvor både den individuelle trafik og godstransporten får vores økonomi til at pulsere og blomstre. Derfor medfører begrænsninger af den individuelle mobilitet også altid tab af velstand, hvilket skal undgås.

Or. de

Ændringsforslag 56

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 1 r (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1r) Det kan ikke være formålet massivt at begrænse den individuelle mobilitet gennem forbud og uacceptable begrænsninger af eksisterende teknologier og samtidig fremme af umodne teknologier, der på nuværende tidspunkt desuden ikke råder over tilstrækkelig infrastruktur og tilsvarende energiforsyning, hvilket heller ikke kan udlignes med modeller såsom carsharing eller carpooling og desuden kan anses for at være et indgreb i ejendomsrettigheder.

Or. de

Ændringsforslag 57

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 1 s (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1s) Så længe der ikke findes passende alternativer, som, i stedet for at øge CO₂-emissionerne og flytte emissionsstedet, både er i overensstemmelse med kravene til rentabilitet, omkostningseffektivitet, konkurrenceevne samt kundernes ønsker, er det ikke formålstjenligt med en massiv begrænsning eller sågar et forbud af eksisterende teknologier som den aktuelle forbrændingsmotor, en teknologi, som hidtil med utrolig innovationskraft har bidraget til regulering af luftkvalitet. Det handler snarere om at fastsætte en ramme herfor, således at både den eksisterende fremdriftsteknologi forbedres og eventuelt også forsynes med alternative eller syntetiske brændstoffer, samt at virksomheder får mulighed for at investere i helt nye teknologier.

Ændringsforslag 58

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 t (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1t) Den individuelle mobilitet for alle borgere kan kun sikres gennem en tilstrækkelig tilrådighedsstillelse af en trafikinfrastruktur, som ikke overbelaster energiforsyningen, hvad enten det er for biler og lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotorer eller tilsvarende køretøjer med andre fremdriftsteknologier.

Or. de

Ændringsforslag 59

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 1 u (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1u) Inden for trafiksektoren må der ved lov ikke fastsættes nogen ensidig teknologipræference, som begrænser den individuelle mobilitet, bringer millioner af arbejdspladser i EU i fare, medfører tab af velstand og forhindrer potentielle innovationer i fremtiden.

Or. de

Ændringsforslag 60

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna

Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 2**

Kommissionens forslag

(2) Håndtering af *klima-* og *miljørelaterede* udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om "den europæiske grønne pagt", som Kommissionen vedtog den 11. december 2019²³. ***Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.***

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

Ændringsforslag

(2) Håndtering af *miljø-* og *klimarelaterede* udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om "den europæiske grønne pagt", som Kommissionen vedtog den 11. december 2019²³. ***Denne langt hen ad vejen ideologisk drevne europæiske grønne pagt har ingenting at gøre med coronakrisen. Alle forsøgene på at sætte temaet coronakrise i direkte forbindelse med områderne miljøbeskyttelse og klima er uvidenskabelige, misvisende og uærlige.***

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

Or. de

**Ændringsforslag 61
Teuvo Hakkarainen**

**Forslag til forordning
Betragtning 2**

Kommissionens forslag

(2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om "den europæiske grønne pagt", som Kommissionen vedtog den 11. december 2019²³. ***Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.***

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019)

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019)

Or. fi

Ændringsforslag 62

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om "den europæiske grønne pagt", som Kommissionen vedtog den 11. december 2019²³. Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

Ændringsforslag

(2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om "den europæiske grønne pagt", som Kommissionen vedtog den 11. december 2019²³. ***Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 15. januar 2020 om den europæiske grønne pagt til at foretage den fornødne omstilling til et klimaneutralt samfund senest i 2050 og erklærede i sin beslutning af 28. november 2019 om klima- og miljøkrisen, at der var tale om en klima- og miljøkrise.*** Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

Or. en

Ændringsforslag 63

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en **ny vækststrategi**, der **har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.**

Ændringsforslag

(3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå **en antaget** klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en **strategi**, der **langt hen ad vejen står i modsætning til målene vækst, velstand, konkurrenceevne, ressourceeffektivitet samt social retfærdighed, da den konsekvent overtræder den frie markedøkonomis grundlæggende regler. En omstilling til et angiveligt bedre samfund er politikken og lovgivningens moralske vurdering, uden at der tages højde for suveræniteten, hvorfor denne terminologi skal afvises. Opfordringen "Leave no one behind" bør i forbindelse med den grønne pagt ikke betyde, som eksempelvis eufemistisk fremlagt i betragtning 12 i forordning (EU) 2019/631, at hele industrigrene og dermed forbundne arbejdspladser først skal ødelægges for så efterfølgende at håndtere de deraf resulterende sociale skævheder ved efter vandkandeprikket at give skatteyderes penge til millioner af berørte mennesker samt tilrettelægge omskolinger til ikke eksisterende arbejdspladser. I stedet for bør disse menneskers levebrød sikres.**

Or. de

Ændringsforslag 64 Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt

Ændringsforslag

(3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt

forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og *indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.*

forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050. *Den europæiske grønne pagt er et omstændeligt projekt, der udgør en trussel mod medlemsstaternes mulighed for at tage sig af deres egne anliggender, straffer industrien i Den Europæiske Union og reducerer borgernes købekraft.*

Or. fi

Ændringsforslag 65 Bas Eickhout

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den *europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende* foranstaltninger og initiativer, *der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod*

Ændringsforslag

(3) *Det ottende miljøhandlingsprogram fastsætter målsætningen om at fremskynde den grønne omstilling til en klimaneutral, bæredygtig, giftfri, ressourceeffektiv, modstandsdygtig og konkurrencedygtig cirkulær økonomi, der er baseret på fornyelig energi, på en retfærdig, rimelig og inkluderende måde og om at beskytte, genoprette og forbedre miljøets tilstand og støtte og bygge videre på det sæt af foranstaltninger og initiativer, der blev annonceret i forbindelse med den europæiske grønne pagt.* Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og

miljørelaterede trusler og konsekvenser.
Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Or. en

Ændringsforslag 66

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jörgen Warborn, Dolores Montserrat, Michael Gahler, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christophe Hansen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) I den europæiske grønne pagt kombineres et bredt sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og indeholder en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, ***hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen.*** Strategien har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og virkninger. ***Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund.*** Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og

Ændringsforslag

(3) I den europæiske grønne pagt kombineres et bredt sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og indeholder en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi ***og levende industrier, som fortsat er de førende i verden inden for deres respektive segmenter og er globale drivkræfter for innovationer, samtidig med at der sikres højtlojnnede kvalitetsjob i Europa.*** Strategien har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og virkninger. Det skal sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Or. en

Ændringsforslag 67

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) I den europæiske grønne pagt kombineres et bredt sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og indeholder en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. Strategien har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og virkninger. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Ændringsforslag

(3) I den europæiske grønne pagt kombineres et bredt sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og indeholder en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. Strategien har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og virkninger. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. ***Omstillingen vil endvidere påvirke regionerne i Unionen forskelligt, navnlig regionerne i den yderste periferi, der som følge af deres periferi er mere sårbare over for de negative indvirkninger af omstillingen.*** Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Or. en

Ændringsforslag 68
Stanislav Polčák

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på *visse* ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap *og* personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Ændringsforslag

(3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne overgang kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på *visse* ugunstigt stillede *og sårbare* grupper såsom ældre, personer med handicap, personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund *samt personer og husstande med lav indkomst eller en indkomst, der er lavere end gennemsnitsindkomsten. Det stiller også større krav til visse regioner, navnlig strukturelt ugunstigt stillede regioner.* Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Or. cs

Ændringsforslag 69

Michal Wiezik, Martin Hojsík, Nicolae Ștefănuță, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, María Soraya Rodríguez Ramos

Forslag til forordning
Betragtning 3

(3) I den europæiske grønne pagt kombineres et bredt sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og indeholder en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. Strategien har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og virkninger. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

(3) I den europæiske grønne pagt kombineres et bredt sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og indeholder en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. Strategien har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og virkninger. Samtidig påvirker denne omstilling **forskellige regioner**, kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Or. en

Ændringsforslag 70

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Betragtning 4

(4) Unionen forpligtede sig til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 71

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Unionen **forpligtede** sig til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.

Ændringsforslag

(4) Unionen **satte sig og sine borgere under pres uafhængigt af de ydre faktorer og derfor uansvarligt og uden god grund ved at forpligte sig** til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte "nationalt" bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.

Or. de

Ændringsforslag 72

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [--]²⁴ har Unionen fastsat målet om klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050. **Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.**

Ændringsforslag

(5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) **2021/1119**²⁴ har Unionen fastsat målet om klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050 **og målet om at opnå negative emissioner herefter i lovgivningen. Den pågældende forordning forhøjede også EU's mellemliggende klimamål for nettoemissionsreduktion til mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.**

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [...] af [...] 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [...] af [...] 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999

("den europæiske klimalov") [EUT L ... af ..., s. ...].

("den europæiske klimalov") [EUT L ... af ..., s. ...].

Or. en

Ændringsforslag 73

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [--]²⁴ har Unionen fastsat målet om klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [.../...] af [...] 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") [EUT L ... af ..., s. ...].

Ændringsforslag

(5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [--]²⁴ har Unionen **derefter** fastsat målet om klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [.../...] af [...] 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") [EUT L ... af ..., s. ...].

Or. de

Ændringsforslag 74

Andreas Glück, Dominique Riquet, Nils Torvalds

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.

Ændringsforslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren, **der er den eneste**

sektor, hvis emissioner har udvist en stigende tendens i Unionen siden 1990'erne. I den grønne pagt fastsættes et ambitiøst mål om at reducere transportsektorens emissioner med 90 % og opnå kulstofneutralitet i Unionen inden 2050.

Or. en

Ændringsforslag 75
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, **herunder** vejtransportsektoren.

Ændringsforslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, **navnlig** vejtransportsektoren. **Transport er den eneste sektor, hvor drivhusgasemissionerne på EU-plan er steget konstant siden 1990, og sektoren tegner sig for mere end 70 % af EU's samlede transportemissioner.**

Or. en

Ændringsforslag 76
Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.

Ændringsforslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren, **som tegner sig for mere end 70 % af de samlede drivhusgasemissioner fra transportsektoren og ikke har vist en**

tendens til at reducere emissionerne.

Or. en

Ændringsforslag 77

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jörgen Warborn, Dolores Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Nathalie Colin-Oesterlé, Henna Virkkunen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse **emissionsreduktioner**, herunder vejtransportsektoren.

Ændringsforslag

(6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse **nettoemissionsreduktioner**, herunder vejtransportsektoren **og brændstofleverandører**.

Or. en

Ændringsforslag 78

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Alle økonomiske sektorer **forventes** at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.

Ændringsforslag

(6) **Således forventes** alle økonomiske sektorer at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.

Or. de

Ændringsforslag 79

Kateřina Konečná

**Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Bekræfter kraftigt på ny, at individuel mobilitet fortsat skal stå til rådighed og være prismæssigt overkommelig for alle, navnlig pendlere, der ikke har adgang til kvalitativ offentlig transport eller andre mobilitetsløsninger.

Or. en

Ændringsforslag 80

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 7**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.

(7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er **resultatet af denne ideologibaserede politik, i henhold til hvilken de er** nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.

Or. de

**Ændringsforslag 81
Frédérique Ries**

**Forslag til forordning
Betragtning 7**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende **og** konsekvent ramme, der er **nødvendig** for at nå Unionens

(7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende, konsekvent ramme, **hvor der sikres en retfærdig konkurrence**

overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.

mellem forskellige teknologiske innovationer, der er *nødvendige* for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.

Or. fr

Ændringsforslag 82
Stanislav Polčák

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.

Ændringsforslag

(7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner. *Ambitionerne i denne forordning er også betinget af den kendsgerning, at effekten af strengere emissionsnormer for personbiler og lette erhvervskøretøjer for at nå klimamålsætningerne vil komme gradvist.*

Or. cs

Ændringsforslag 83
Andreas Glück, Dominique Riquet, Ondřej Knotek

Forslag til forordning
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Denne forordning indgår i indsatsen for at opfylde Unionens bredere målsætning om at reducere emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Med den stigende anvendelse af nul- eller lavemissionskøretøjer vil emissionskilderne blive flyttet til tidligere led i bilindustriens produktionskæde. Ved at fokusere udelukkende på emissioner

fra udstødningsrør vil denne retsakt derfor blive mindre og mindre effektiv med hensyn til at reducere emissioner på EU-plan. Under disse omstændigheder skal Kommissionen inden den 31. december 2023 udarbejde en harmoniseret metodologi for indberetning af kulstofbalancen for disse køretøjers livscyklus (oliekilde-til-hjul) med henblik på at få et samlet overblik over deres miljømæssige indvirkninger og dermed sikre konsistens i de midler, der sættes ind i bestræbelsen på at nå Unionens klimamål. Denne forordning bør gennemgås i 2027 med henblik på at medtage dette udvidede CO₂-regnskab som en ny indikator for reduktionen af sektorens emissioner, der bedre afspejler personbilers og lette erhvervskøretøjers reelle kulstofbalance.

Or. en

Ændringsforslag 84

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elisavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jörgen Warborn, Dolores Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Nathalie Colin-Oesterlé, Christophe Hansen, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Der bør derfor tages hensyn til emissionerne fra hele køretøjets livscyklus i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631 med henblik på at sikre, at emissioner reduceres på den mest effektive måde. Henset til det styrkede mål for 2030 er det vigtigt at sikre, at en metodologi for CO₂-emissioner i hele køretøjets livscyklus er forenelig hermed. Kommissionen skal derfor senest den 31. december 2023 udvikle en harmoniseret metodologi for indberetning af CO₂-

aftrykket fra køretøjers livscyklus med henblik på at tage højde for personbilers og lette erhvervskøretøjers globale indvirkning på miljøet. Denne forordning bør gennemgås i 2028 med sigte på at indarbejde den pågældende harmoniserede metodologi for et udvidet CO₂-regnskab som ny indikator for yderligere reduktionsmål efter 2030.

Or. en

Ændringsforslag 85
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Automobilektoren har strategisk betydning for EU's økonomi. Bilfabrikanter (samling og leverandører) beskæftiger 2,6 mio. arbejdstagere og genererer 900 000 arbejdspladser i forsyningsindustrier, hvilket i alt udgør 11,6 % af beskæftigelsen i EU's fremstillingsindustri. Som følge af den dramatiske fremskyndelse af tempoet for dekarbonisering, som Fit for 55-pakken vil medføre, er der behov for yderligere ressourcer i en udvidet Fond for Retfærdig Omstilling (FRO) for at imødegå de sociale konsekvenser af emissionsreducerende foranstaltninger i regioner, der er afhængige af forsyningskæder i automobilektoren.

Or. en

Ændringsforslag 86
Anna Zalewska

Forslag til forordning
Betragtning 7 a (ny)

(7a) *Medlemsstaterne bør have den fornødne finansielle, tekniske og videnbaserede støtte stillet til rådighed for at hjælpe dem med at gennemføre de forhøjede mål og ambitioner.*

Or. en

Ændringsforslag 87

Andreas Glück, Dominique Riquet, Ondřej Knotek, Nils Torvalds, Frédérique Ries

**Forslag til forordning
Betragtning 7 b (ny)**

(7b) *Selv om gennemgangen af denne forordning indgår i indsatsen for at opfylde miljømålene for dekarbonisering af vejtransport med henblik på at bekæmpe klimændringer, bør den også tage hensyn til de væsentlige industrielle og sociale konsekvenser af denne proces for at sikre beskæftigelse og tilgængelig mobilitet for alle.*

Or. en

Ændringsforslag 88

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 8**

(8) *For at opnå* en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 **er det nødvendigt at skærpe** de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer.

(8) En **selvpålagt** reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990, **der er uafhængig af videnskabeligt begrundede faktorer, åbner også op for spørgsmål vedrørende** de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets

Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Or. de

Ændringsforslag 89

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne **på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990** er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. ***Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050.*** Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

Ændringsforslag

(8) For at opnå en ***hurtig, dybdegående og bæredygtig*** reduktion af nettodrivhusgasemissionerne ***i dette årti i overensstemmelse med vores internationale forpligtelser i henhold til Parisaftalen*** er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. ***Med en gennemsnitlig levetid på ca. 15 år er det nødvendigt at sikre, at alle nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning på EU's marked i 2030 og fremefter, er fuldstændig klimaneutrale. Fastsættelse af en slutdato for salget af nye køretøjer med forbrændingsmotorer er den eneste måde, hvorpå det kan sikres,***

at hele EU's køretøjsflåde er fuldstændig klimaneutral inden 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Or. en

Ændringsforslag 90 **Teuvo Hakkarainen**

Forslag til forordning **Betragtning 8**

Kommissionens forslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. ***Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050.*** Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

Ændringsforslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det ***ikke*** nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. ***Det er ikke fornuftigt at destabilisere nogle regler, der overvejende fungerer som grundlag for de kriterier, der allerede er fastlagt, og nye industrielle investeringer, da det vil pålægge i det mindste nogle af bilfabrikanterne en alt for stram tidsplan, som betyder, at den "nye bilsektor" ikke vil skabe tilstrækkelig markedsdrevet konkurrence. Vi er nødt til at være på vagt over for ambitiøse mål, der er for stramme, men uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større***

emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Or. fi

Ændringsforslag 91

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. ***Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050.*** Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for

Ændringsforslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for

nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Or. en

Ændringsforslag 92 Stanislav Polčák

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af

Ændringsforslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. ***Hvis denne målsætning skal nås, er det nødvendigt at reducere emissionerne i transportsektoren med omkring 90 % i henhold til det mest omkostningseffektive scenario, samtidig med at drivhusgasemissionerne i dag kun stiger inden for transportsektoren.*** Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af

Ændringsforslag 93

Jessica Polfjärd

Forslag til forordning

Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Ændringsforslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990, **herunder fastsættelse af en kurs med passende værktøjer og konsekvensanalyser, som bidrager til reduktionsmålet**, er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs **med passende værktøjer og konsekvensanalyser** for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Ændringsforslag 94 Edina Tóth

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Ændringsforslag

(8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring. ***Disse foranstaltninger vil dog som følge af den økonomiske og sociale betydning af vejtransport skulle sikre, at industriens konkurrenceevne opretholdes, og at omstillingen gennemføres på en socialt acceptabel måde.***

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Or. en

Ændringsforslag 95 Bas Eickhout

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

(8a) Nyere undersøgelser indikerer, at batteridrevne elektriske køretøjer allerede er konkurrencedygtige med konventionelle biler i adskillige bilsegmenter i relation til de samlede omkostninger, der er forbundet med ejerskab. Højere CO₂-standarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer vil fremskynde reduktionen af de samlede omkostninger i forbindelse med ejerskab af batteridrevne elektriske køretøjer og gøre dem mere attraktive for alle forbrugergrupper på tværs af Unionen end køretøjer med forbrændingsmotorer. Mere ambitiøse CO₂-standarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer for perioden 2025-2030 vil også fremskynde dekarboniseringen af brugtbilmarkedet i alle bilsegmenter, hvilket vil medføre fordele for forbrugere med lavere og mellemløje indkomster.

Or. en

Ændringsforslag 96**Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte****Forslag til forordning
Betragtning 9**

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede

Ændringsforslag

(9) Forordning (EU) 2019/631 fastsætter reduktioner af CO₂-emissioner for biler og lette erhvervskøretøjer. Lavemissionskøretøjer skal sikre fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser. Det skal sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. Standarderne for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. At betegne en teknologi, der kun flytter stedet for

normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå *det* flådedækkende mål *om nulemission*. *Nulemissionskøretøjer omfatter* i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer *og andre* brintdrevne køretøjer, *og den teknologiske innovation fortsætter*. *Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.*

CO₂-emissioner, som "emissionsfri" gør samtlige anstrengelser for at reducere CO₂ meningsløse. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå flådedækkende mål. *I overensstemmelse med artikel 7, stk. 10, i forordning (EU) 2019/631 skal lavemissionskøretøjer defineres uafhængigt af deres motor i henhold til en omfattende systematik, der udvikles af Kommissionen så hurtigt som muligt, men senest inden 2023, og som skal anvendes til emissionsmåling for køretøjer, og som tager højde for hele leveringskæden og omfatter og tager fuldt ud højde for alle de emissioner, der opstår under produktionen af køretøjet, under kørslen, herunder emissioner i forbindelse med den dertil nødvendige energi og energikilder samt i forbindelse med bortskaffelsen, og indeholder de hertil nødvendige ændringer af yderligere EU-lovgivning som f.eks. forordning (EU) 2018/842. Lavemissionskøretøjer kan i øjeblikket, forudsat at alle emissionerne beregnes under hensyntagen til alle faktorer, omfatte klassiske forbrændingsmotorer med lavt forbrug, der ud over klassisk benzin og diesel også kan anvende syntetiske eller alternative brændstoffer, batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer eller brintdrevne køretøjer, pluginhybridbiler, hvilket imidlertid kræver, at Kommissionen udarbejder en videnskabeligt baseret systematik til registrering af alle emissioner for et køretøj.*

Or. de

Ændringsforslag 97
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner **bør tilskynde** til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. **De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.**

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner **vil føre** til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 98 Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De **skærpede** krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. **I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende**

Ændringsforslag

(9) De **nuværende stramme** krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer **og lavemissionskøretøjer** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. **Normerne** for

aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale **med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål**. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

CO₂-emissionsreduktion **skal være teknologineutrale. Det er vigtigt at muliggøre konkurrence inden for nul- og lavemissionsteknologier, da der er flere og flere problemer, der kun ses i forbindelse med elektriske biler, f.eks. højere priser for forbrugerne og udfordringerne vedrørende genbrug af batterier**. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler **og biler, der kører på biogas**, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

Or. fi

Ændringsforslag 99

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til

rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter.

Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter.

Or. en

Ændringsforslag 100

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Nathalie Colin-Oesterlé, Henna Virkkunen, Christophe Hansen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere ***nulemissionskøretøjer*** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at ***innovationen*** i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til ***nulemissionsmobilitet***. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion ***er*** teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå ***det*** flådedækkende ***mål om nulemission***. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere ***nettonulemissionskøretøjer og -brændstoffer*** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at ***innovations- og beskæftigelsesniveauet*** i bilindustriens værdikæde kan opretholdes ***i Europa, og at mobilitet fortsat er tilgængelig og prismæssigt overkommelig for alle***. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til ***klimaneutrale mobilitets- og brændstofløsninger***. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion ***skal være*** teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til

innovation fortsætter.
Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, **som også** omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

rådighed for at nå **de** flådedækkende **emissionsmål. Lav- og** nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, **afhængigt af deres respektive fulde livscyklusmissioner**, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer omfatter **også** velfungerende pluginhybridbiler **og køretøjer, som kører på alternative brændstoffer, og** kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

Or. en

Ændringsforslag 101

Andreas Glück, Dominique Riquet, Ondřej Knotek, Frédérique Ries

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere **nulemissionskøretøjer** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til **nulemissionsmobilitet**. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion **er** teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere **nul- og lavemissionskøretøjer** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. **Bilindustrien er fortsat en af søjlerne i EU's økonomi, idet den bidrager med 7 % af den europæiske BNP, tilvejebringer 4,6 mio. arbejdspladser og fortsat er på forkant med den teknologiske innovation med investeringer for 60 mia. EUR i forskning og udvikling hvert år. Industrien skal støttes i sin grønne og digitale omstilling, da europæiske fabrikker nu står over for en tredobbelt udfordring med strengere miljøbestemmelser, øgede investeringsbehov på innovationsområdet og skærpet international konkurrence.** I

lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til **kulstofneutral mobilitet**. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion **skal være** teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som **kører på avancerede biobrændstoffer eller syntetiske brændstoffer som defineret i direktiv (EU) 2018/2001^{1a}, der i øjeblikket er under revision, og som** også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

Or. en

Ændringsforslag 102 Nathalie Colin-Oesterlé

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere **nulemissionskøretøjer** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til **nulemissionsmobilitet**. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere **nul- og lavemissionskøretøjer** på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til **kulstofneutral vejmobilitet**. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale

deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, **kan** fortsat spille en rolle i **omstillingsprocessen**.

med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, **skal** fortsat spille en rolle i **omstillingen, hvis de opfylder stramme kriterier for reduktion af drivhusgasemissionerne**.

Or. fr

Ændringsforslag 103

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske

innovation fortsætter.
Nulemissionskøretøjer og
lavemissionskøretøjer, som også omfatter
velfungerende pluginhybridbiler, kan
fortsat spille en rolle i
omstillingsprocessen.

innovation fortsætter.
Nulemissionskøretøjer og
lavemissionskøretøjer, som også omfatter
velfungerende pluginhybridbiler, kan
fortsat spille en rolle i
omstillingsprocessen, *så længe præcise og
fuldstændige data om disse typer af
køretøjers emissionspræstationer er
garanteret.*

Or. en

Ændringsforslag 104 Stanislav Polčák

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂ emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, **og** den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

Ændringsforslag

(9) De skærpede krav om reduktion af CO₂ emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet, **forbedret energisikkerhed og -effektivitet og tilhørende** energibesparelser, og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, **samtidig med at** den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i

Ændringsforslag 105
Edina Tóth

Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Princippet om teknologineutralitet er grundlæggende for at sikre en mangfoldighed af løsninger, bevare innovation og udvikling, herunder inden for disruptive teknologier, og for at muliggøre markedsfleksibilitet. Det er derfor vigtigt, at vi ikke begrænser vejtransport til en enkelt teknologi, men derimod tilskynder til innovation og komplementaritet mellem effektive alternative teknologier såsom den kombinerede anvendelse af hybridbiler og kulstoffattige brændstoffer. Desuden vil en "one size fits all"-tilgang på europæisk niveau være kompromitteret af de store økonomiske, sociale, geografiske og infrastrukturmæssige forskelle i og mellem medlemsstaterne, hvorimod en blanding af komplementære teknologier vil give den enkelte region mulighed for at gennemføre de løsninger, som den finder mest hensigtsmæssige med henblik på at reducere sine emissioner.

Or. en

Ændringsforslag 106
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) For at sikre, at alle løsninger, herunder vedvarende brændstoffer, bidrager til at dekarbonisere transportsektoren nu og efter 2035, er det nødvendigt at gå væk fra en ren tank-til-hjul-tilgang for måling af emissioner og i stedet at betragte emissioner på grundlag af en vurdering af oliekilde-til-hjul eller livscyklussen.

Or. en

Ændringsforslag 107

Christian Doleschal, Marlene Mortler, Angelika Niebler

Forslag til forordning

Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) For at sikre, at alle løsninger, herunder vedvarende brændstoffer, bidrager til at dekarbonisere transportsektoren, er der et presserende behov for ikke længere at måle emissioner ud fra den rene tank-til-hjul-tilgang og at fremme overgangen til et grundlag, der er baseret på en livscyklusvurdering.

Or. en

Ændringsforslag 108

Kateřina Konečná

Forslag til forordning

Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) For at sikre, at alle løsninger bidrager til at dekarbonisere transportsektoren nu og efter 2035, er det nødvendigt at gå væk fra en ren tank-til-hjul-tilgang for måling af emissioner og i stedet at betragte emissioner på grundlag af en vurdering af oliekilde-til-hjul eller

Ændringsforslag 109

Andreas Glück, Dominique Riquet, Ondřej Knotek, Frédérique Ries

Forslag til forordning

Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Selv om batteridrevne elektriske køretøjer har et stort potentiale for at dekarbonisere flåden og bør fremmes, retfærdiggør de ikke, at princippet om teknologineutralitet opgives, og de bør hellere anvendes som supplement til andre effektive teknologier. Det er vigtigt at understrege, at ingen teknologi er emissionsfri eller uden miljømæssig indvirkning, herunder denne type køretøjer (henset til batteriets CO₂-aftryk, køretøjernes højere vægt, elektricitetens oprindelse og udvindingen af råmaterialer). Risikoen for pres på forsyninger bør i denne henseende vurderes og håndteres med henblik på at opfylde den europæiske efterspørgsel i en kontekst med øget internationalt pres for at udvinde de nødvendige ressourcer til fremstilling af batterier, idet prognoser for fremstilling af batterier anslår en 20-dobling frem mod 2050. Indvirkningerne på elnettet (for så vidt angår dekarbonisering, tilgængelighed, ydeevne og standardisering) eller udrulningen af opladningsinfrastrukturer (nettets størrelse sammenholdt med autonomi og højere private og offentlige investeringskrav) skal også tages i betragtning.

Ændringsforslag 110

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9b) Princippet om teknologineutralitet er grundlæggende for at sikre effektivitet og en mangfoldighed af løsninger, for at bevare og fremskynde innovation og udvikling, herunder inden for disruptive teknologier, og for at muliggøre markedsfleksibilitet samt en bred vifte af sociale adfærdsmønstre. Det er derfor vigtigt, at vi ikke begrænser vejtransport til en enkelt teknologi, men derimod tilskynder til innovation og komplementaritet mellem effektive alternative teknologier såsom den kombinerede anvendelse af hybridbiler og kulstoffattige brændstoffer. Desuden vil en "one size fits all"-tilgang på europæisk niveau være kompromitteret af de store økonomiske, sociale, geografiske og infrastrukturmæssige forskelle i og mellem medlemsstaterne, hvorimod en blanding af komplementære teknologier vil give den enkelte region mulighed for at gennemføre de løsninger, som den finder mest hensigtsmæssige med henblik på at reducere sine emissioner.

Or. en

Ændringsforslag 111

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 10**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden

(10) Af hensyn til planlægning og forudsigelighed, som det eksempelvis blev fremlagt i betragtning 15 i forordning (EU) 2019/631, samt pålidelighed og

efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

videnskabelighed skal Kommissionen senest i 2023 under henvisning til artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) 2019/631 foretage en grundig revision af denne forordnings effektivitet og forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen. I den forbindelse skal også de hidtidige foranstaltningers påståede merværdi, jf. betragtning 10 og 11 i forordning (EU) 2019/631, med hensyn til konkurrenceevne, innovation, beskæftigelse og andre faktorer i bil- og forsyningsindustriektoren fremlægges overskueligt og evidensbaseret.

Or. de

Ændringsforslag 112

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter **2030**. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter **2025**. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde, *idet der drages fordel af momentummet fra det rekordhøje salg af nulemissionskøretøjer i 2021.*

Or. en

Ændringsforslag 113

Bas Eickhout

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter **2030**. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede **og årlige** reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter **2025**. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Or. en

Ændringsforslag 114 Edina Tóth

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der **kan sende** et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der **overholder princippet om teknologineutralitet, samtidig med at det sender** et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde, **samtidig med at medlemsstaternes forskellige udgangspunkter, herunder forskellene i borgernes købekraft, også bør tages med i overvejelserne.**

Or. en

Ændringsforslag 115
Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) *På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede* reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. *Disse mål bør lægges fast på et niveau, der* kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for *nulemissionsteknologier* på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) *De stramme* reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030 kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer *og lavemissionskøretøjer* på EU-markedet og stimulere innovation inden for *nul- og lavemissionsteknologier* på en omkostningseffektiv måde.

Or. fi

Ændringsforslag 116
Nathalie Colin-Oesterlé

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af *nulemissionskøretøjer* på EU-markedet og stimulere innovation inden for *nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde*.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af *nul- og lavemissionskøretøjer* på EU-markedet og stimulere innovation inden for *kulstofneutrale teknologier med et forsvarligt forhold mellem omkostningseffektivitet og købekraft*.

Or. fr

Ændringsforslag 117

**Forslag til forordning
Betragtning 10**

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af **nulemissionskøretøjer** på EU-markedet og stimulere innovation inden for **nulemissionsteknologier** på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af **nul- og lavemissionskøretøjer** på EU-markedet og stimulere innovation inden for **nul- og lavemissionsteknologier** på en omkostningseffektiv måde.

Or. en

Ændringsforslag 118

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Henna Virkkunen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

**Forslag til forordning
Betragtning 10**

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes **nye, hævede reduktionsmål for** CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for **perioden efter** 2030. **Disse** mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes **et nyt styrket mål for reduktion af** CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for 2030. **Dette** mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Or. en

Ændringsforslag 119
Christophe Hansen

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævdede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævdede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde **og derved sikre, at biler og lette erhvervskøretøjer fortsat er prismæssigt overkommelige for EU-borgerne.**

Or. en

Ændringsforslag 120
Jessica Polfjärd

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævdede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer **for perioden efter 2030**. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Ændringsforslag

(10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævdede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer **i overensstemmelse med de respektive mål, der er fastsat i nærværende forordning**. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

Or. en

Ændringsforslag 121

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) *Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.*

Ændringsforslag

(11) *Forordning (EU) 2019/631 må hverken i den aktuelle eller i en revideret udgave føre til en indførelse af planøkonomiske foranstaltninger, der er i modstrid med Lissabontraktaten, mere konkret artikel 3, stk. 3, i TEU, samt artikel 119, 120 og 127 i TEUF. Fastholdelsen af en angivelig fremstilling af "nulemissionskøretøjer" i en hvilken som helst form er i modstrid med fysikkens gældende love. Lovende teknologier for fremtiden samt yderligere forbedringer af de eksisterende teknologier bør ikke hindres af ensidig, overdreven EU-lovgivning.*

Or. de

Ændringsforslag 122

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

Betragtning 11

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der *overvejes* finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. *De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.*

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. *Der bør lægges særlig vægt på de virkninger, som denne omstilling vil få for mikrovirksomheder og SMV'er i hele forsyningskæden.* Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der *tildeles* finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, *Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden*, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne.

Or. it

Ændringsforslag 123**Tiemo Wölken, Jens Geier, Mohammed Chahim, Cyrus Engerer, Sara Cerdas, Constanze Krehl, Rovana Plumb, Bernd Lange****Forslag til forordning
Betragtning 11**

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede

teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. **Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes** finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. **Der bør gives særlig opmærksomhed til den indvirkning, som denne omstilling vil have på hele forsyningskæden, navnlig på SMV'er.** Finansiel støtte **bør øges** på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. **Den retfærdige omstilling i automobilektoren er en udfordring af hidtil uset omfang og betydning. Kommissionen bør derfor fremsætte forslag om en udvidelse af anvendelsesområdet for Fonden for Retfærdig Omstilling med en tilsvarende udvidelse af de finansielle midler. Det bør foreslås, at de yderligere finansielle midler inkluderes i rammen af en midtvejsevaluering af den flerårige finansielle ramme 2021-2027, og de bør udelukkende finansieres af nye penge.** De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi. **Medlemsstaterne bør endvidere i overensstemmelse med Rådets henstillinger om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet opfordres til at udarbejde territoriale planer for retfærdig omstilling for deres automobilektor i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter med henblik på at styre den strukturelle ændring på en socialt acceptabel måde og undgå social forstyrrelse.**

Or. en

Ændringsforslag 124
Edina Tóth

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af **nulemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør **der overvejes** finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten **og** andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Ændringsforslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med **den enkelte medlemsstats særlige forhold, herunder forskellene i borgernes købekraft**, opskaleringen af fremstillingen af **nul- og lavemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør finansiel støtte **øges** på EU-niveau og fra medlemsstaterne **for at modvirke skævhederne i købekraft og** for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten, **støttefonden for bilindustrien**, andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. en

Ændringsforslag 125
Andreas Glück, Ondřej Knotek, Frédérique Ries

Forslag til forordning

Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af **nulemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der **overvejes** finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Ændringsforslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af **nul- og lavemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. **Der bør gives særlig opmærksomhed til den indvirkning, som denne omstilling vil have på SMV'er langs hele forsyningskæden.** Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der **tildeles** finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, **Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden**, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. en

Ændringsforslag 126

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Betragtning 11

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt **med sigte på at modvirke de negative indvirkninger af omstillingen på automobilektoren, navnlig i relation til beskæftigelse**, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, **Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, genopretningsbistand til samhørighed og til områder i Europa (REACT-EU), den sociale klimafond**, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi. **Der vil være behov for at sikre midlernes koordinerede anvendelse på både EU-plan og medlemsstatsplan med det formål at garantere deres målrettede anvendelse, såfremt det er nødvendigt, især for de regioner, der er hårdest ramt af omstillingen.**

Or. en

Ændringsforslag 127
Nathalie Colin-Oesterlé

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af **nulemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering **og** omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Ændringsforslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af **nul- og lavemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering, omlægning af aktiviteterne **og målrettet økonomisk støtte, der gør det muligt for de mest beskedne husholdninger at udskifte køretøjet**. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. fr

Ændringsforslag 128

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Maria Spyraiki, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolores Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Nathalie Colin-Oesterlé, Henna Virkkunen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 11

(11) **Målene** i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiell støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

(11) **Målet** i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af **lav- og nulemissionskøretøjer** og de dertil knyttede teknologier **og brændstoffer**, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne, **samtidig med at beskæftigelsesniveauet i automobilektoren i Europa opretholdes**. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiell støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. en

Ændringsforslag 129

Jessica Polfjärd

Forslag til forordning

Betragtning 11

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af

nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at *tiltrække* private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at *fremme innovation og nye teknologier i* private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. en

Ændringsforslag 130

Michal Wiezik, Martin Hojsík, Nicolae Ștefănuță, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, María Soraya Rodríguez Ramos

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private

Ændringsforslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne *med behørig hensyntagen til indvirkningen på beskæftigelsen på regionalt plan*. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes

investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. en

Ændringsforslag 131 **Christophe Hansen**

Forslag til forordning **Betragtning 11**

Kommissionens forslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond aPlus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. De reviderede

Ændringsforslag

(11) Målene i de reviderede præstationsnormer CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond aPlus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten ***anvendelsen af den europæiske standard for grønne obligationer*** og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU,

statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

i overensstemmelse med statsstøtteregele. De reviderede statsstøtteregele på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Or. en

Ændringsforslag 132
Frédérique Ries

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør omfatte en fulde livscyklus for elkøretøjer, der bl.a. kræver udstrakt anvendelse af sjældne jordarter. Den størst mulige kontrol over produktionskæden i Unionen og undgåelse af faldgruben, der består i at udskifte afhængigheden af forurenende fossile brændstoffer med afhængigheden af sjældne jordarter, er udfordringer, som Unionen skal løfte. Det er vigtigt at fastlægge prioriteten for elkøretøjer i forhold til køretøjer med forbrændingsmotor ud fra et neutralt kriterium i form af motorens miljøpræstation, ikke kun beregnet på basis fra CO₂-emissioner, men også på grundlag af den globale miljøforurening.

Or. fr

Ændringsforslag 133
Edina Tóth

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

(11a) En af de strukturelle virkninger af omstillingen til nul- og lavemissionskøretøjer vil være et markant tab af arbejdspladser i automobilektoren fra fabrikker og deres leverandører til accessoriske vedligeholdelses- og reparationstjenester. Med henblik på at håndtere de sociale konsekvenser af omstillingen bør der oprettes en specifik fond, der kan støtte sektoren og bistå med rekvalificering, uddannelse og omskoling af arbejdstagere i automobilektoren, navnlig for små og mellemstore virksomheder i sektoren. Denne fond bør finansieres af EU's generelle budget.

Or. en

Ændringsforslag 134

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsík, Nicolae Ștefănuță, Ondřej Knotek, Susana Solís Pérez, Catherine Chabaud, María Soraya Rodríguez Ramos

**Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)**

(11a) For at opnå den nødvendige omstilling er det afgørende, at der etableres ledsageforanstaltninger, som er målrettet de mest påvirkede aktører i bilindustriens værdikæde i hele EU, idet der fokuseres på små og mellemstore leverandører. Der bør oprettes en dedikeret omstillingsfond for bilindustrien som supplement til gennemførelsen af de ajourførte mål for reduktion af CO₂-emissioner for at hjælpe med at modvirke de negative virkninger for beskæftigelse og lokaløkonomier.

Or. en

Ændringsforslag 135

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) *I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international*

Ændringsforslag

(12) *Da hverken medlemsstaterne eller EU har foretaget et systemskifte siden vedtagelsen af den aktuelt gældende Lissabontraktat, og da Lissabontraktaten, som siden 2009 har været gældende for både medlemsstaterne og Unionens institutioner, ikke er blevet ændret, er det ikke tilladt at handle i modstrid med retsstatsprincippet og derfor ligefrem farligt at tale om en angiveligt nødvendig "omstilling" eller en "omstillingsproces" eller sågar om "nødvendige økonomiske og samfundsmæssige forandringer" (jf. betragtning 4 i forordning (EU) 2019/631 for den sidstnævnte) i forbindelse med miljø- og klimaspørgsmål. Kommissionen er forpligtet til i 2023 og i henhold til artikel 15 i forordning (EU) 2019/631 at forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen af denne forordnings effektivitet. Denne rapport kan omfatte Kommissionens tilpasningsforslag og den aktuelle status for innovationerne. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig lavemissionsmobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin vurderingsrapport for 2023 samt fremtidige fremskridtsrapporter.*

*konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig **klimateutral mobilitet**. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin **statusrapport**.*

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. de

Ændringsforslag 136 **Bas Eickhout**

Forslag til forordning **Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre

interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet **for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde**. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces **for mobilitetsøkosystemet**, bør **hvert andet år** overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, **udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur** som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, **innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet**, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og **omlægning** af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger **hvert andet år** i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. **Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af**

interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet **under fuld gennemsigtighed og i samråd med alle interessenter, navnlig berørte arbejdstagere, for at fremskynde en socialt retfærdig omstilling mod kulstofneutral og energi- og ressourceeffektiv mobilitet**. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er **bæredygtige og** økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces, bør overvåges **årligt** inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene **i forbindelse med modalskiftet i europæisk transport**, med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling **og deres energi- og ressourceforbrug, fremgangen med hensyn til udrulningen af offentlig og privat opladningsinfrastruktur** som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer **og bygningsdirektivet**, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, **anvendelse af EU-midler til** opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og **omlægningen af aktiviteter, navnlig i regioner, hvor en høj procentdel af arbejdspladserne er relateret til bilindustriens værdikæde**. Statusrapporten skal også bygge videre på den **årlige indberetning fra EU's miljøagentur om**

elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

*transportsektorens fremgang i relation til dens miljø- og klimamålsætninger og den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter **og miljøpartnere** i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter.*

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 137

Tiemo Wölken, Jens Geier, Mohammed Chahim, Cyrus Engerer, Sara Cerdas, Constanze Krehl, Rovana Plumb, Bernd Lange

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi^[1] forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på **Rådets henstilling om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet (COM(2021)0801)** og på den europæiske dagsorden for færdigheder

at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for **en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet**. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. **EU-midler, der er øremærket til at skulle støtte omstillingen til nulemissionsmobilitet, bør være underlagt social konditionalitet og partnerskabsprincippet.** Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. **Den rolle, som offentlige og virksomheders udbud kan spille i processen, bør også behandles, og Kommissionen bør i den forbindelse overveje en revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 for at sikre, at det er i overensstemmelse med målsætningerne i denne forordning samt for at udvikle forsyningskæder relateret til nulemissionskøretøjer i EU.** De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, **beskæftigelsestendenser**, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter **samt overholdelse af arbejdstagernes ret til oplysninger, til at blive hørt, til at drage konklusioner og til at fremsætte forslag til foranstaltninger, som kan støtte den retfærdige omstilling.** Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne

forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, **samt på deres territoriale planer for en retfærdig omstilling for bilindustrien.**

Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. **Kommissionen skal derudover overvåge og vurdere behovet for eventuelle foranstaltninger og nye og yderligere finansielle ressourcer for at imødegå omstillingen til nulemissionskøretøjers sociale indvirkninger for husholdninger og arbejdstagere, og statusrapporten skal efter behov ledsages af et lovgivningsforslag, der kan håndtere disse udfordringer.** Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for **dekarbonisering af eksisterende flåder med sigte på at opnå fuld dekarbonisering.** Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen **og udviklinger i omkostninger i sektoren samt behov for alternative brændstoffer i andre sektorer, der er vanskeligere at dekarbonisere,** som led i sin statusrapport[1] **Kommissionens meddelelse om ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021)0350 af 5.5.2021.**

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til **mikrovirksomhederne og** SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme **infrastrukturer** og nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. **Den rolle, som offentlige indkøb kan spille i forløbet, bør også tages op, og i den forbindelse bør Kommissionen overveje en revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 for at sikre, at det er i overensstemmelse med målene i denne forordning.** De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling,

og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for **en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet**. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, **udvikling af andelen af vedvarende energi som krævet i direktivet om vedvarende energi**, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. **Kommissionen bør ligeledes overvåge og vurdere behovet for eventuelle foranstaltninger til styring af de sociale virkninger af omstillingen til nulemissionskøretøjer for husstande og arbejdstagere og indføre købsincitamenter for forbrugere og virksomheder, især de små, for at tilpasse produktionen.** Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for **at dekarbonisere lette køretøjer med forbrændingsmotorer, som kan markedsføres indtil datoen for anvendelse af nulemissionsmålet i denne forordning**. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Ændringsforslag 139 Stanislav Polčák

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer,

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. ***Eftersom EU's klimaambitioner på mobilitetsområdet vækker stærke følelser i en betydeligt del af den europæiske offentlighed, er det også nødvendigt at oplyse offentligheden klart og tydeligt om hele gennemsigthedsspørgsmålet for at mindske dens frygt og forklare fordelene ved den valgte løsning.*** Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen

innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, ***præcis fastsættelse af deres CO₂-aftryk og en vurdering af de miljømæssige indvirkninger af hele produktionskæden for nulemissionspersonbiler, herunder indkøb af nye råmaterialer, så denne udvikling ikke blot ender med at overføre presset på miljøet fra personlig mobilitet til tredjelande, der har minedrift,*** udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport ***og afspejle det i forbindelse med sine næste skridt.***

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Ændringsforslag 140**Michal Wiezik, Martin Hojsík, Nicolae Ștefănuță****Forslag til forordning****Betragtning 12***Kommissionens forslag*

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer,

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på **Rådets henstilling om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet (COM(2021)0801)** og den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. **Der bør stilles et tilstrækkeligt antal uddannelsesprogrammer og certificeringsmuligheder af høj kvalitet til rådighed, og de bør udformes på en måde, som fremmer deltagelse i sådanne uddannelsesprogrammer. EU-midler, der er øremærket til at støtte omstillingen til nulemissionsmobilitet, bør være underlagt social konditionalitet og partnerskabsprincippet.** Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk

innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, **udvikling af andelen af vedvarende energi som påkrævet i direktiv om fremme af vedvarende energi**, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral

og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. ***Kommissionen bør endvidere overvåge og vurdere behovet for eventuelle foranstaltninger, der kan imødegå de sociale indvirkninger af omstillingen til nul- og lavemissionskøretøjer for husholdninger og arbejdstagere.*** Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 142

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 12

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. **Denne fremgang bør så vidt muligt tage hensyn til indvirkningerne, der er delt op mellem medlemsstater og regioner, idet de bliver påvirket på forskellige måder og har**

alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

forskellige behov. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 143

Christian Doleschal, Marlene Mortler, Angelika Niebler

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I

denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør

denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten ***bør endvidere tage hensyn til, hvorvidt sikkerheden af elforsyningen kan beskyttes, henset til det stigende behov for elektricitet i lyset af den fortsatte dekarbonisering.*** Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af

derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 144

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsík, Susana Solís Pérez, María Soraya Rodríguez Ramos, Catherine Chabaud

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling.

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling.

Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenters på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenters på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport. ***Udbudsregler for køretøjer er en vigtig løftestang, som kan ledsage omstillingskursen og kan komplementere fabrikaternes indsats for at reducere emissioner. Der bør endvidere tages hånd om den rolle, som udbud af køretøjer, der anvendes i erhvervsflåder, kan spille. Erhvervsflåder tegner sig årligt for mere end 60 % af salget af nye køretøjer i EU.***

Fastsættelse af elektrificeringsmål for erhvervsflådesegmentet vil bidrage til at sikre efterspørgslen efter elektriske køretøjer og fremme brugtvoغنsmarkedet for elektriske køretøjer, hvilket til gengæld vil bidrage til mere prismæssig overkommelig elektromobilitet for alle europæiske borgere. Medlemsstaterne bør i denne henseende træffe alle fornødne foranstaltninger til at sikre, at køretøjer, der ejes eller leases af private virksomheder, er emissionsfrie inden 2030.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 145 **Christophe Hansen**

Forslag til forordning **Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks.

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks.

pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling **og brintbiler med indbygget systemteknologi til lagring af brint** kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra
2020: Opbygning af et stærkere indre
marked til fremme af Europas
genopretning, COM(2021) 350 final af
5.5.2021.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen —
Ajourføring af den nye industristrategi fra
2020: Opbygning af et stærkere indre
marked til fremme af Europas
genopretning, COM(2021) 350 final af
5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 146 **Jessica Polfjärd**

Forslag til forordning **Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen

forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at **skabe arbejdspladser og** opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre **industrielle partnere og** arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for **skabelse af arbejdspladser og** en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 147

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jörgen Warborn, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan

Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme **lav- og** nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af **lav- og** nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og

omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger *hvert andet år* i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den *årlige* statusrapport, som medlemsstaterne forelægger i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 148 **Andreas Glück, Ondřej Knotek, Frédérique Ries**

Forslag til forordning **Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte

Ændringsforslag

(12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte

omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme *nulemissionskøretøjer*, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig

omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme *nul- og lavemissionskøretøjer*, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig

klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

Or. en

Ændringsforslag 149

Tiemo Wölken, Jens Geier, Mohammed Chahim, Cyrus Engerer, Sara Cerdas, Constanze Krehl, Rovana Plumb, Bernd Lange, Gabriele Bischoff

Forslag til forordning Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12a) Der er et presserende behov for en EU-dækkende harmonisering af grundlæggende arbejdstagerrettigheder med henblik på at imødegå udfordringerne og fremme en retfærdig omstilling, idet arbejdstagere er i centrum for omstillingen og i mange tilfælde har vist, at de har de bedste idéer til en vellykket omstilling af virksomheder i overensstemmelse med sociale mål og klimamål. Kommissionen bør derfor straks udarbejde et forslag om at erstatte den gældende lovsamling med en horisontal EU-ramme, der indeholder bindende minimumsstandarder for arbejdstageres ret til oplysninger, høring og deltagelse. Den pågældende ramme bør ledsages af oprettelsen af en lovramme, som gør det muligt at anvende innovative organiseringsteknikker til at slå til lyd for arbejdstagere uden for traditionelle arbejdspladser og til at organisere nye grupper af arbejdstagere, herunder højtuddannede arbejdstagere på

Ændringsforslag 150
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12a) Offentlige udbud kan spille en vigtig rolle i omstillingen til nulemissionsmobilitet. Kommissionen bør i denne henseende revidere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 26 for at afspejle EU's forhøjede klimamål for 2030, der er fastsat i forordning (EU) 2021/1119, og den forhøjede ambition, der er fastsat i nærværende forordning. Medlemsstaterne bør også træffe foranstaltninger, som pålægger virksomheder med en vis flådestørrelse at overgå til en 100 % emissionsfri flåde senest i 2027.

Ændringsforslag 151
Stanislav Polčák

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12a) En anden større udfordring ved overgangen til bæredygtig personlig mobilitet er tilgængeligheden af kritiske råmaterialer, hvor bilindustrien ved erhvervelse af disse er grundlæggende afhængig af tredjelande, samt de miljømæssige indvirkninger af udvindingen heraf. Rapporten bør derfor på passende vis afspejle denne

kendsgerning og den nuværende udvikling i tilgængeligheden af kritiske råmaterialer.

Or. cs

Ændringsforslag 152

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

**Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12a) Omstillingen til nulemissionsmobilitet vil påvirke hele bilindustriens værdikæde og kan have negative indvirkninger på regioner og samfund i hele Unionen. En rimelig, inkluderende og retfærdig omstilling skal garanteres, og ingen må lades i stikken. Rådets henstilling om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet (COM(2021)0801), der bygger på den europæiske søjle for sociale rettigheder og gennemførelsen heraf, som skal understøtte denne omstilling ved at fremme social samhørighed på tværs af Unionen på vejen mod klimaneutralitet, er et vigtigt instrument til vejledning af medlemsstaterne i deres integration af sociale hensyn og arbejdsmarkedshensyn i den grønne omstilling. Det vil være vigtigt, at medlemsstaterne anvender den mangfoldighed af instrumenter, der er til rådighed for dem, med henblik på at koordinere deres tiltag, navnlig via deres nationale energi- og klimaplaner og sociale klimaplaner, hvor granulerede data, der er opdelt på regioner, vil være afgørende for afdækning af specifikke udfordringer i omstillingen. Der vil i forbindelse med denne proces også være behov for at styrke den social dialog med alle interessenter på nationalt, regionalt og lokalt niveau og for at fremme aftaler om foregribelse af ændringer og

klarlægge de bedste muligheder for omskoling, opkvalificering og omfordeling af arbejdstagere. De statusrapporter, der skal udarbejdes af Kommissionen hvert andet år, bør være baseret på oplysningerne i de forskellige nationale planer og klarlægge fremgang og vanskeligheder i omstillingen.

Or. en

Ændringsforslag 153

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

**Forslag til forordning
Betragtning 12 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12b) Med henblik på at sikre overensstemmelse med Unionens nye klimamål for 2030 samt de strengere CO₂-standarder bør der fremsættes en ajourføring af direktivet om renere køretøjer, herunder muligheden for at udvide dets anvendelsesområde til at omfatte køretøjer ejet eller leaset af en privat virksomhed med en vognpark af en vis størrelse, for at fremme en stigende efterspørgsel på nulemissionskøretøjer. Idet køretøjer fra virksomheders vognparker hurtigere kommer ind på det private marked, ville dette muliggøre en hurtigere etablering af et marked for brugte nulemissionskøretøjer, hvilket er særlig vigtigt for regioner, hvor omstillingen viser sig vanskeligere, og det ville bidrage til hurtigere prisoverensstemmelse med konventionelle køretøjer i Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 154

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) **De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.**

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændringsforslag

(13) **Hvis efterspørgslen efter køretøjer med alternative motorsystemer, uafhængigt af hvilken teknologi der skulle være tale om, skulle vokse inden for rammerne af den eksisterende markedsøkonomiske lovgivning i henhold til artikel 3, stk. 3, i TEU samt artikel 119, 120 og 127 i TEUF på grundlag af retslige bestemmelser, der afspejler den politiske vilje, samt ændrede ønsker fra kunderne og erhvervsmæssig beslutningstagning, skal etableringen af opladnings- og optankningsinfrastruktur og den tilsvarende forsyningssikkerhed sikres. I modsat fald medfører en politisk og lovgivningsmæssig fremme af teknologier, der endnu ikke har nået den tilsvarende markedsmodenhed, en fremvunget reduktion af køretøjer grundet manglende infrastruktur og/eller manglende energiforsyning. Tilsvarende EU-lovgivning såsom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷ eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001^{27a} skal tilpasses tilsvarende.**

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

^{27a} **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).**

Or. de

Ændringsforslag 155
Ivan David

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål *skal* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur *som fastsat i* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål *bør* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur. *Derfor, og idet gennemførelsen af* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU *har været utilstrækkelig, bør dette forslag ledsages af et ambitiøst forslag til en forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, som giver mulighed for obligatoriske mål for etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU's medlemsstater.*

Or. en

Begrundelse

CO₂-reduktionsmålene for køretøjer kan kun opfyldes, hvis de ledsages af lige så ambitiøse obligatoriske mål for infrastruktur for alternative brændstoffer i alle EU's medlemsstater.

Ændringsforslag 156
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål *skal* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur *som fastsat i* Europa-Parlamentets og

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål *bør* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur. *Derfor, og idet gennemførelsen af* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.

2014/94/EU *har været svag og langsom, bør dette forslag ledsages af et ambitiøst forslag til en forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer, som giver mulighed for obligatoriske mål for etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer i de 27 medlemsstater.*

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 157 Pietro Fiocchi

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål **skal suppleres** med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i **Europa-Parlamentets og Rådets** direktiv 2014/94/EU²⁷.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål **bliver suppleret** med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i direktiv 2014/94/EU²⁷ **og den efterfølgende forordning samt med ambitiøse nye foranstaltninger, som skal forbedre håndteringen af udrangerede køretøjer og fjerne de mest forurenende udrangerede køretøjer fra EU's veje via Kommissionens kommende forslag til revision af direktiv 2000/53/EF^{28a}.**

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

^{28a} **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L**

Ændringsforslag 158
Christophe Hansen

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷ **samt gennem ambitiøse mål for etablering af private ladestander i bygninger, jf. direktiv 2010/31/EU, ambitiøse mål for optankningsinfrastruktur i revisionen af direktiv 2014/94/EU om infrastruktur for alternative brændstoffer og revisionen af TENT-netværket.**

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændringsforslag 159

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jörgen Warborn, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Nathalie Colin-Oesterlé, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål *skal* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur *som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU*²⁷.

(13) De EU-flådedækkende mål *bør* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur. *Derfor, og idet gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU har været svag og langsom, bør dette forslag ledsages af et ambitiøst forslag til en forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer, som giver mulighed for obligatoriske mål for etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer i de 27 medlemsstater.*

²⁷ *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).*

Or. en

Ændringsforslag 160 **Bas Eickhout**

Forslag til forordning **Betragtning 13**

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af *opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU*²⁷.

²⁷ *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).*

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af *offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur og med ambitiøse mål for etableringen af private ladestander i bygninger, hvilket fastsættes i revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU*²⁷ *og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU*^{26a}.

²⁷ *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).*

^{26a} *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13-35).*

Or. en

Ændringsforslag 161
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål *skal* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur *som fastsat i* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændringsforslag

(13) De EU-flådedækkende mål *bør* suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur. *Derfor, og idet gennemførelsen af* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷ *har været utilstrækkelig, bør dette forslag ledsages af et ambitiøst forslag til en forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, som giver mulighed for obligatoriske mål for etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU's medlemsstater.*

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 162
Jessica Polfjård

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering

af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷, **herunder fremme af private og offentlig-private initiativer.**

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 163

Andreas Glück, Dominique Riquet, Ondřej Knotek, Frédérique Ries

Forslag til forordning Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) En hensigtsmæssig etablering af opladningsinfrastruktur og optankningsinfrastruktur til alternative brændstoffer er en ufravigelig betingelse for udviklingen af markedet for nul- eller lavemissionskøretøjer og dermed for en vellykket gennemførelse af denne forordning. Samtidig bør højere ambitioner for emissionsreduktion i denne forordning, herunder vedrørende delmålene, forbindes med højere mål for etablering under revisionen af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. I denne forbindelse er det afgørende, at investeringer i dens etablering bør fortsættes og øges. Medlemsstaterne skal sikres tilstrækkelig støtte og ledsagelse til at gennemføre dette mål på grund af betydelige investeringsbehov i et årti, hvor deres tab og overførsler af provenu fra afgifter på andre brændstoffer vil være stigende. Det er vigtigt at understrege, at spørgsmålet om ladestandere og tankstationer hænger uadskilleligt

sammen med køretøjernes rækkevidde, for jo større rækkevidde, desto mindre behov for hyppig optankning og opladning, og Kommissionen bør derfor tage hensyn til den teknologiske udvikling, især batteriernes rækkevidde, i udbygningen af infrastrukturen.

Or. en

Ændringsforslag 164
Edina Tóth

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) En hensigtsmæssig etablering af opladningsinfrastruktur og optankningsinfrastruktur til alternative brændstoffer er en ufravigelig betingelse for udviklingen af markedet for nul- eller lavemissionskøretøjer og dermed for en vellykket gennemførelse af denne forordning. Samtidig bør højere ambitioner for emissionsreduktion i denne forordning, herunder vedrørende delmålene, forbindes med højere mål for etablering under revisionen af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. I denne forbindelse er det afgørende, at investeringer i dens etablering bør fortsættes og øges. Medlemsstaterne skal sikres tilstrækkelig støtte og ledsagelse til at gennemføre dette mål på grund af betydelige investeringsbehov i et årti, hvor deres tab og overførsler af provenu fra afgifter på andre brændstoffer vil være stigende. Det er vigtigt at understrege, at spørgsmålet om ladestandere og tankstationer hænger uadskilleligt sammen med køretøjernes rækkevidde, for jo større rækkevidde, desto mindre behov for hyppig optankning og opladning, og Kommissionen bør derfor tage hensyn til den teknologiske udvikling, især

batteriernes rækkevidde, i udbygningen af infrastrukturen.

Or. en

Ændringsforslag 165
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) En virkningsfuld klimapolitik for bilindustrien, som sigter mod at opnå CO₂-reduktioner i overensstemmelse med målet om nulemission fastsat i forordning (EU) 2021/1119, skal tage højde for, at EU's vognpark voksede med 1,2 % mellem 2019 og 2020, og støtte en betydelig reduktion af gennemsnitsalderen for personbiler og lette erhvervskøretøjer. I EU er biler og varevogne gennemsnitligt 11 år gamle, og i Øst- og Sydeuropa bliver de på vejene endnu længere, ofte mere end 15 år. Det er derfor afgørende, at medlemsstaterne og Kommissionen supplerer foranstaltningerne i denne forordning med tiltag, som sigter mod en samtidig og socialt retfærdig udfasning af biler og varevogne, der ikke opfylder Euro 6-emissionsstandarderne.

Or. en

Ændringsforslag 166
Christian Doleschal, Marlene Mortler, Angelika Niebler

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) Idet emissionsreduktionsmålene fastsat i denne forordning kun kan opnås, hvis den relevante infrastruktur for

alternative brændstoffer findes, anerkendes det, at obligatoriske reduktionsmål for fabrikanter afhænger af den pågældende medlemsstats vellykkede etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

Or. en

Ændringsforslag 167

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsik, Nils Torvalds, Catherine Chabaud

Forslag til forordning

Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) Da der på verdensplan er mere end 1 mia. køretøjer, der anvender fossile brændstoffer, og de tegner sig for mere end 30 % af de globale CO₂-emissioner, er konverteringen af termiske køretøjer til elektriske en komplementær løsning til de traditionelle fabrikanters, hvilket gør det muligt at fremskynde den grønne omstilling baseret på den cirkulære økonomi.

Or. en

Ændringsforslag 168

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig *fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker* med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor hensigtsmæssigt at *opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert*

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig *klarhed* med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor hensigtsmæssigt at *sætte årlige mål fra 2025 og frem til den fulde udfasning af nye køretøjer udstyret med*

femte år.

forbrændingsmotorer i 2030.

Or. en

Ændringsforslag 169

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.**

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde **og samtidig tage hensyn til behovet for at tilvejebringe en klar plan for udrulningen af disse køretøjer, hvilket sikrer vejtransportsektorens bidrag til Unionens klimamål for 2030.**

Or. en

Ændringsforslag 170

Jessica Polfjärd

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor hensigtsmæssigt **at opretholde** tilgangen med nedjustering af målniveauerne **hvert femte år.**

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor hensigtsmæssigt **med** tilgangen med nedjustering af målniveauerne **i overensstemmelse med de pågældende mål i dette direktiv.**

Or. en

Ændringsforslag 171
Frédérique Ries

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **og det** er derfor hensigtsmæssigt at **opretholde** tilgangen med nedjustering af målniveauerne **hvert femte år**.

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde. **Det** er derfor hensigtsmæssigt at **anbefale** tilgangen med nedjustering af målniveauerne **med jævne mellemrum under hensyntagen til større teknologiske fremskridt, og idet det endelige frie valg overlades til forbrugerne**.

Or. fr

Ændringsforslag 172
Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med **henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde**, og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med **lavemissionskøretøjer**, og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Or. de

Ændringsforslag 173

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jörgen Warborn, Dolores Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christophe Hansen, Henna Virkkunen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **og** det er derfor **hensigtsmæssigt** at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til **lav- og nulemissionskøretøjer** på en omkostningseffektiv måde. **De stadig mere ambitiøse emissionsreduktionsmål i forordning (EU) 2019/631 har øget opfyldelsesomkostningerne for fabrikanterne.** Det er derfor **af største betydning** at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Or. en

Ændringsforslag 174

Andreas Glück, Ondřej Knotek

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til **nulemissionskøretøjer** på en omkostningseffektiv måde, **og det er derfor** hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til **nul- og lavemissionskøretøjer** på en omkostningseffektiv måde. **De gradvist mere ambitiøse emissionsreduktionsmål har øget producenternes omkostninger til at nå målene.** Derfor er det endnu mere hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert

Begrundelse

Ved at gå væk fra de etablerede femårige intervaller mellem målene vil det reducere producenternes fleksibilitet med hensyn til at modstå markedsudsving fra år til år og til at håndtere indførelsen af nye eller opgraderede modeller og teknologier, hvilket virker særligt urimeligt ved det nuværende målamptionsniveau.

Ændringsforslag 175

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **og det er derfor** hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Ændringsforslag

(14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde. **De gradvist mere ambitiøse emissionsreduktionsmål har øget producenternes omkostninger til at nå målene. Derfor er det nu endnu mere** hensigtsmæssigt **end nogensinde** at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Ændringsforslag 176

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til

Ændringsforslag

(14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig **sikkerhed og** fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til

nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor **hensigtsmæssigt** at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde. **En forøgelse af ambitionsniveauet for CO₂-normer vil i sidste ende øge producenternes omkostninger til at nå målene**, og det er derfor **vigtigt** at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Or. en

Begrundelse

Uden de sædvanlige femårige intervaller mellem CO₂-normer vil producenterne få betydeligt mindre fleksibilitet med hensyn til at modstå markedsudsving fra år til år og til at håndtere indførelsen af nye eller opgraderede modeller og teknologier i deres køretøjsflåder. For bedre at kunne nå stadigt vanskeligere mål bør intervallerne for emissionsreduktion forblive femårige.

Ændringsforslag 177 Stanislav Polčák

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Ændringsforslag

(14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **hvilket støtter deres konkurrenceevne og gøder jorden for yderligere innovationer**, og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.

Or. cs

Ændringsforslag 178 Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 15

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

udgår

Or. de

Ændringsforslag 179

Andreas Glück, Ondřej Knotek

Forslag til forordning

Betragtning 15

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes

udgår

fra og med 2030. Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

Or. en

Ændringsforslag 180
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Med **de** strengere EU-flådedækkende mål fra **2030** og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med **2030**. *Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.*

Ændringsforslag

(15) Med strengere **årlige** EU-flådedækkende mål fra **2025** og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med **2025**.

Or. en

Ændringsforslag 181

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Henna Virkkunen, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Med **de** strengere EU-flådedækkende mål **fra 2030 og fremefter** vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. **I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.**

Ændringsforslag

(15) Med **det** strengere EU-flådedækkende mål **for 2030** vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere **lav- og** nulemissionskøretøjer på EU-markedet. **Incitamentsordningen for ZLEV vil** fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km.

Or. en

Ændringsforslag 182

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig
for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter

Ændringsforslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter

vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. ***Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer.*** Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

Or. en

Ændringsforslag 183

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes ***fra og med 2030. Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der***

Ændringsforslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes ***helt i betragtning af de opdaterede mål og den stigende andel af solgte nulemissionskøretøjer.*** ***Pluginhybridkøretøjer vil*** fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde, ***så***

anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

længe de kan klassificeres som lavemissionskøretøjer baseret på præcise data for deres emission ved faktisk kørsel.

Or. en

Ændringsforslag 184 Christophe Hansen

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. ***Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat*** blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

Ændringsforslag

(15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. ***Derefter vil pluginhybridkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.***

Or. en

Ændringsforslag 185 Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15a) I henhold til forordning (EU) 2019/631 tages der i øjeblikket højde for emissionsreduktioner opnået gennem innovationer, der ikke tages højde for i typegodkendelsesprøvnningen, gennem miljøinnovationskreditter, som kan medregnes i fabrikantens reduktionsmål. Den emissionsreduktion, der kan påberåbes, er i øjeblikket begrænset til 7 g/km pr. fabrikant. Dette loft bør nedjusteres i overensstemmelse med datoerne for målene for at sikre, at dette system forbliver begrænset til ægte innovationer og ikke tilskynder til reducerede ambitioner med hensyn til salg af nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 186
Jessica Polfjärd

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15a) Princippet om metodeneutralitet er velegnet til at opnå emissionsreduktion i overensstemmelse med det respektive mål, som er fastsat i dette direktiv, ved hjælp af forskellige innovationer og teknologier.

Or. en

Ændringsforslag 187
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15a) Støtte til teknologisk og social innovation er et vigtigt element til at tilskynde til en hurtigere omstilling til nulemissionsmobilitet. Der er allerede væsentlig støtte til innovation i mobilitetsøkosystemet via forskellige EU-finansieringsinstrumenter, navnlig Horisont Europa, InvestEU, Den Regionale Udviklingsfond, Samhørighedsfonden, Innovationsfonden og genopretnings- og resiliensfaciliteten. Ambitiøse årlige mål for CO₂-emissionsreduktion forventes at øge innovationen i automobilbranchens forsyningskæde, men det primære mål med denne forordning er at opnå reel, effektiv og verificerbar CO₂-emissionsreduktion. Derfor bør der kun tages højde for målinger af CO₂ fra udstødningsemission i producentens reduktionsmål.

Or. en

Ændringsforslag 188
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 15 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15b) Emissionerne fra hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV'er) beregnes på nuværende tidspunkt ved hjælp af en nyttefaktor, der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151^{1a}, som repræsenterer andelen af den tilbagelagte distance med batteriet i forhold til den distance, der er tilbagelagt med forbrændingsmotoren. Denne nyttefaktor er imidlertid ikke baseret på repræsentative data fra den virkelige verden, men på et skøn. Kommissionen har siden den 1. januar 2021 indsamlet data om det faktiske brændstofforbrug gennem indbyggede brændstofforbrugsmålere i personbiler i

overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2019/631. Nyttéfaktoren for OVC-HEV'er bør revideres hurtigst muligt ved hjælp af disse data for at sikre, at de afspejler emissioner ved faktisk kørsel. Den ajourførte nyttéfaktor bør anvendes senest fra 2025 og bør løbende revideres for at sikre, at den fortsat er repræsentativ for de faktiske emissioner.

^{1a} Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 189

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Målene i forordning (EU) 2019/631 nås delvis ved salg af hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV'er). Emissionerne fra disse køretøjer beregnes på nuværende tidspunkt ved hjælp af en nyttéfaktor, der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151^{1a}, som repræsenterer andelen af den tilbagelagte distance med batteriet i

forhold til den distance, der er tilbagelagt med forbrændingsmotoren. Denne nyttefaktor er imidlertid ikke baseret på repræsentative data fra den virkelige verden, men på et skøn. Kommissionen har siden den 1. januar 2021 indsamlet data om det faktiske brændstofforbrug gennem indbyggede brændstofforbrugsmålere i personbiler i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2019/631. Nyttéfaktoren for OVC-HEV'er bør revideres hurtigst muligt ved hjælp af disse data for at sikre, at de afspejler emissioner ved faktisk kørsel. Den ajourførte nyttefaktor bør anvendes senest fra 2025 og bør løbende revideres for at sikre, at den fortsat er repræsentativ for de faktiske emissioner.

^{1a} Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 190
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Gennemførelsen af CO₂-emissionsnormerne hænger nøje sammen med gennemførelsen af typegodkendelseslovgivningen. Efter den planlagte erstatning af forordning (EF) nr. 715/2007 (Euro 6)^{1a} i 2025 er det hensigtsmæssigt for Kommissionen at vurdere, i lyset af de nye mål for denne forordning og det foreslåede ophør af salg af person- og varebiler med forbrændingsmotor, om der bør vedtages en ny EU-emissionsnorm for køretøjer (Euro 7) for nye personbiler og varebiler. En af hovedfaktorerne ved en sådan vurdering bør være en økonomisk analyse af formålstjenligheden ved at investere i udviklingen af sådanne motorer i betragtning af deres forventede kortvarige tilgængelighed på markedet.

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

Or. en

**Ændringsforslag 191
Emma Wiesner, Nils Torvalds**

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Uanset førnævnte bør erkendelsen af biomethans lave udledning i hele livscyklussen og dets potentiale til omkostningseffektiv CO₂-emissionsreduktion betyde, at der ses bort fra et antal klart definerede monobrændstofdrevne nye person- og

varebiler ved fastlæggelsen af den gennemsnitlige specifikke udledning af CO₂ for alle de nye person- og varebiler, såfremt de anvender biomethan som brændstof.

Or. en

Begrundelse

Lovgivningen bør omfatte en mindre undtagelse for person- og varebiler, der anvender biomethan som brændstof. Produktionen af biomethan slutter kredsløbet for den cirkulære økonomi, og anvendelsen af biomethan som brændstof resulterer i op til 95 % mindre CO₂-udledning sammenlignet med almindeligt brændstof som f.eks. benzin og diesel.

Ændringsforslag 192 **Bas Eickhout**

Forslag til forordning **Betragtning 17**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikkerne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikernes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, er det nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.

udgår

Or. en

Begrundelse

Justering af producenternes specifikke mål for gennemsnitsdelen af deres nye køretøjsflåde har tilskyndet til et kraftigt stigende salg af tungere og mere forurenende køretøjer i Europa, f.eks. SUV-modeller, som løbende rapporteret af Det Europæiske Miljøagentur, og svækker derved den miljømæssige integritet af denne forordning. Det er nødvendigt at afskaffe dette

urimelige incitament for at sikre, at denne forordning bidrager fuldt ud til målet om at skifte til en 100 % dekarboniseret og yderst energieffektiv økonomi.

Ændringsforslag 193

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsik

Forslag til forordning

Betragtning 17

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikkerne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, er det nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 194

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Betragtning 17

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikkerne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye

(17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikkerne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye

køretøjer. *Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, er det nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.*

køretøjer. *De flådedækkende mål, der er fastsat i forordning (EU) 2019/631, og den dermed forbundne systematik til en omfattende emissionsmåling for køretøjer skal kontrolleres af Kommissionen inden 2023 og i henhold til artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) 2019/631.*

Or. de

Ændringsforslag 195

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikterne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, *er* det nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.

Ændringsforslag

(17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikterne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme *indtil 2025, bør denne type af fleksibilitet for tungere køretøjer, der er konsekvent ansvarlige for flere emissioner, slettes efter denne dato.* Det er under alle omstændigheder nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.

Or. en

Ændringsforslag 196

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna

Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 18**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18) For at sikre en rimelig fordeling af reduktionsindsatsen bør de to grænseværdier for lettere og tungere lette erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler de strengere CO₂-reduktionsmål. **udgår**

Or. de

**Ændringsforslag 197
Pietro Fiocchi**

**Forslag til forordning
Betragtning 18**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18) For at sikre en rimelig fordeling af reduktionsindsatsen bør de to grænseværdier for lettere og tungere lette erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler de strengere CO₂-reduktionsmål. **udgår**

Or. en

**Ændringsforslag 198
Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov**

**Forslag til forordning
Betragtning 18**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18) For at sikre en rimelig fordeling af reduktionsindsatsen bør de to grænseværdier for lettere og tungere lette erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler de strengere CO₂-reduktionsmål. **udgår**

Or. en

Ændringsforslag 199
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18) *For at sikre en rimelig fordeling af udgår
reduktionsindsatsen bør de to
grænseværdier for lettere og tungere lette
erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler
de strengere CO₂-reduktionsmål.*

Or. en

Ændringsforslag 200

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18) *For at sikre en rimelig fordeling af udgår
reduktionsindsatsen bør de to
grænseværdier for lettere og tungere lette
erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler
de strengere CO₂-reduktionsmål.*

Or. en

Ændringsforslag 201

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Betragtning 21

(21) I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.

udgår

Or. en

**Ændringsforslag 202
Pietro Fiocchi**

**Forslag til forordning
Betragtning 21**

(21) I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 203
Ivan David, Aurélia Beigneux

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21) I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.

udgår

Or. en

Begrundelse

Kommissionen foreslår at udfase undtagelsesordningen fra 2030. Dette ville betyde CO₂-reduktionsmål på ca. -80 % over ni år. For at overholde kravene ville fabrikanterne blive nødt til at ty til teknologier, der ganske enkelt ikke står til rådighed, eller ændre deres køretøjers væsentlige egenskaber på en måde, der ikke tilfredsstiller kundernes forventninger. De miljømæssige konsekvenser af denne udfasning ville være ubetydelige, da disse køretøjer udgør mindre end 0,2 % af nyindregistrerede biler og har et lavt kilometertal. Samtidigt er der risici for alvorlige konsekvenser for dette virksomhedssegment.

Ændringsforslag 204
Hermann Tertsch

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21) I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af

udgår

drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.

Or. en

Begrundelse

På nuværende tidspunkt står der ikke teknologier til rådighed til opnåelse af emissionsmålene.

Ændringsforslag 205 Ondřej Knotek

Forslag til forordning Betragtning 21

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21) I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 206
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag

(21) *I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet **harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.***

Ændringsforslag

(21) *Med henblik på at opnå Unionens klimaneutralitetsmål senest inden 2050 og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet **være underlagt kravene til emissionsreduktion.***

Or. en

Ændringsforslag 207

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) *For at sikre juridisk klarhed og konsekvens med gældende praksis er det hensigtsmæssigt at præcisere, at justeringerne af M_0 - og TM_0 -værdierne bør foretages gennem ændringer af bilag I til forordning (EU) 2019/631 og ikke ved hjælp af en retsakt, der supplerer nævnte forordning.*

Ændringsforslag

udgår

Or. de

Ændringsforslag 208
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) *For at sikre juridisk klarhed og konsekvens med gældende praksis er det hensigtsmæssigt at præcisere, at justeringerne af M_0 - og TM_0 -værdierne bør foretages gennem ændringer af bilag I til forordning (EU) 2019/631 og ikke ved hjælp af en retsakt, der supplerer nævnte forordning.*

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 209

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) *De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i 2026. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.*

Ændringsforslag

(23) *De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030, bør i henhold til artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) 2019/631 gennemgås i 2023.*

Or. de

Ændringsforslag 210
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til *at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter*, bør gennemgås i 2026. *I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.*

Ændringsforslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til *den komplette udfasning af nye køretøjer med forbrændingsmotorer inden 2030*, bør gennemgås i 2026 *og 2028*.

Or. en

Ændringsforslag 211
Jessica Polfjärd

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i **2026**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.

Ændringsforslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i **2028**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.

Or. en

Ændringsforslag 212
Edina Tóth

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i **2026**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.

Ændringsforslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i **2028**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.

Ændringsforslag 213

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christophe Hansen, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i **2026**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår i rapporteringen hvert *andet* år, tages i betragtning.

Ændringsforslag

(23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i **2028**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår *i* rapporteringen hvert år, tages i betragtning.

Or. en

Ændringsforslag 214

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Nathalie Colin-Oesterlé, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(23a) Gennemgangen af bestemmelserne er en vigtig del af processen med at følge Unionens fremskridt hen imod klimamålene, samtidigt med at det sikres, at konkrete reduktionsmål kan nås med harmoniserede metoder til rapportering af køretøjers livscyklusser, under hensyntagen til de fastsatte måls industrielle og sociale konsekvenser.

Or. en

Ændringsforslag 215
Edina Tóth

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 216
Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser

udgår

skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.

Or. de

Ændringsforslag 217

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Mohammed Chahim, Jytte Guteland, Petar Vitanov

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) *Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.*

Ændringsforslag

(24) *Hensættelsen af indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til den sociale klimafond bør tages i betragtning med henblik på at sikre en retfærdig omstilling mod en klimaneutral økonomi, og det bør helt konkret tages i betragtning som en måde, hvorpå man kan afbøde omstillingens eventuelle negative konsekvenser for beskæftigelsen i bilindustrien. Navnlig bør der tages særligt hensyn til særligt berørte regioner og samfund, der kan være mere sårbare som følge af en omfattende bilindustri eller grundet deres særlige egenskaber, der gør omstillingen til emissionsfri vejtransport mere kompliceret såsom regioner i den yderste periferi.*

Or. en

Ændringsforslag 218

Radan Kanev

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) *Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond*

Ændringsforslag

(24) *Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der er afsat til den sociale*

eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.

klimatekonomi med det formål at sikre en retfærdig omstilling til en klimaneutral økonomi og for at afbøde omstillingens eventuelle negative konsekvenser for beskæftigelsen i bilindustrien og andre tilknyttede sektorer i alle berørte medlemsstater. SMV'er, der påvirkes negativt af bilindustriens omstilling, modtager støtte for at afbøde de negative konsekvenser for beskæftigelsen og det økonomiske aktivitetsniveau.

Or. en

Ændringsforslag 219 Bas Eickhout

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) *Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.*

Ændringsforslag

(24) Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser **bør udgøre eksterne formålsbestemte** indtægter, jf. artikel 21, stk. 5, i *finansforordningen*, og skal hensættes til den sociale klimafond, der oprettes i henhold til forordning (EU) .../... [forordningen om den sociale klimafond].

Or. en

Ændringsforslag 220 Tiemo Wölken, Jens Geier, Mohammed Chahim, Cyrus Engerer, Sara Cerdas, Constanze Krehl, Rovana Plumb, Bernd Lange

Forslag til forordning

Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at **dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen**. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor **fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631**.

Ændringsforslag

(24) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion **fra mange interessenter**, at **eventuelle indtægter bør bruges som støtte til den retfærdige omstilling i sektoren**. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor **støtte opkvalificeringen og omskolingen af arbejdstagerne i sektoren, koordinere og finansiere forebyggende og afbødende foranstaltninger med henblik på at håndtere omstruktureringen på lokalt og regionalt niveau og bruges under tæt samarbejde med fagforeningerne**.

Or. en

Ændringsforslag 221

Jens Gieseke, Jörgen Warborn, Massimiliano Salini

Forslag til forordning Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24a) Da denne forordning vil medføre yderligere efterlevelsесomkostninger for de berørte sektorer, skal der træffes kompenserende foranstaltninger for at forhindre en stigning i den samlede regelbyrde. Kommissionen bør derfor, og inden denne forordnings ikrafttræden, være forpligtet til at fremsætte forslag, der opvejer den regelbyrde, der følger af denne forordning, ved at ændre eller ophæve bestemmelser i andre EU-forordninger, der medfører unødvendige efterlevelsесomkostninger i de berørte sektorer.

Ændringsforslag 222

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

**Forslag til forordning
Betragtning 25**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25) For at sikre, at beregningen af de specifikke emissionsmål for fabrikker, der er ansvarlige for CO₂-emissionerne fra etapevise lette erhvervskøretøjer, kan tilpasses for at tage hensyn til ændringer i proceduren for fastlæggelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner og masse, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring, om nødvendigt, af beregningsformlerne i del B i bilag I til forordning (EU) 2019/631. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

udgår

**Ændringsforslag 223
Günther Sidl**

**Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25a) (ny) Batterier, der produceres på bæredygtig vis, er af afgørende betydning for elbilernes CO₂-aftryk samt for lagring af vedvarende energi. Forordningen om batterier og udtjente batterier (COM(2020)0798) fastsætter et holistisk sæt af regler for batteriers livscyklus og due diligence med hensyn til grundlæggende sociale rettigheder og miljømæssige risici. Derfor vil forbrugere, industrien og offentlige myndigheder fremme en mere bæredygtig produktionsmåde for batteridrevne køretøjer, når certificerede CO₂-tal og -standarder for genbrug og genanvendelse fra denne kommende forordning står til rådighed.

Kommissionen skal derfor integrere dette nye regelsæt i en ny ramme for præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner.

Or. en

Begrundelse

Formål: Batteridrevne køretøjer har et betydeligt CO₂-aftryk i forbindelse med produktionen af køretøjerne. En stor del af dette aftryk stammer fra produktionen af batterierne. Den kommende forordning om batterier og udtjente batterier vil indeholde "reelle" CO₂-tal. Nuværende CO₂-tal for batteridrevne køretøjer er ikke emissionsfrie, og selv blandt de batteridrevne køretøjer er der store forskelle. En mere avanceret ramme for CO₂-præstationer for flåder bør tage højde for dette.

**Ændringsforslag 224
Pietro Fiocchi**

**Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25a) Formålet med denne forordning er at fremskynde omstillingen til en kulstofneutral mobilitet på teknologisk neutral vis. En metode, der tager udgangspunkt i et frivilligt vurderingssystem, indføres som et supplement til anstrengelserne for at øge tilrådighedsstillelsen af nulemissionskøretøjer til sammenligning af bidraget med anvendelsen af bæredygtige og/eller avancerede vedvarende brændstoffer i forbindelse med vurderingen af overholdelsen af CO₂-emissionsreduktionsmålene for nyregistrerede personbiler og lette erhvervskøretøjer. Hvis en bilfabrikant kan dokumentere, at en certificeret yderligere mængde af avancerede og/eller bæredygtige vedvarende brændstoffer markedsføres på transportmarkedet, kan de tilsvarende CO₂-emissionsbesparelser tages i betragtning i forbindelse med vurderingen af overensstemmelsen med denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 225
Linea Søgaard-Lidell

Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25a) Med henblik på at opfordre til national handling, der er fordelagtig for klimaet, og ikke straffe forløbere bør Kommissionen fastsætte alternative muligheder for medlemsstaterne, der ønsker at markedsføre nulemissionsbiler, og sætte datoen for udfasningen af biler, der udleder CO₂, forud for EU-datoen.

(Formålet med dette ændringsforslag til en ny betragtning er at uddybe ændringsforslaget til artikel 14.)

Ændringsforslag 226
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25a) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999^{1a} fastsætter princippet om energieffektivitet først som et overordnet princip, der bør tages i betragtning på alle niveauer og på tværs af alle sektorer ud over energisystemet. Vejtransport står for en betydelig mængde af det endelige energiforbrug i EU. Princippet om energieffektivitet først bør derfor anvendes i Unionens transportpolitik, planlægnings- og investeringsbeslutninger ved først at fremme en modaloverførsel fra privat til offentlig, delt og blød mobilitet, efterfulgt af direkte vedvarende elektrificering i alle gennemførlige transportformer, herunder vejtransport. Køretøjer bør også konstrueres og anvendes på en måde, der er så energieffektiv som muligt, således at der anvendes minimal energi til forskellige mobilitetsaktiviteter og opladning af elkøretøjer^{1b}.

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1-77).

^{1b} Kommissionens henstilling af 28. september 2021, C (2021)7014 "om energieffektivitet først: fra principper til praksis – retningslinjer for og eksempler på gennemførelsen af princippet i beslutningstagningen inden for energisektoren og andet

Ændringsforslag 227
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Betragtning 25 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25b) Reduktion af køretøjer og mindskning af deres vægt kan medføre betydelige fordele for klimaet og miljøet, men også for sikkerheden på veje samt mere effektiv fysisk planlægning. Denne forordning bør derfor opfordre til reduktion af alle køretøjer og mindskning af alle køretøjers vægt, uafhængigt af brændstof- eller motortypen.

Or. en

Ændringsforslag 228
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 2

Gældende ordlyd

2. Fra den 1. januar 2020 fastsættes der ved denne forordning et EU-flådedækkende mål på 95 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler og et EU-flådedækkende mål på 147 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt **indtil den 31. december 2020** i overensstemmelse med **forordning (EF) nr. 692/2008 samt gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 og fra den 1. januar 2021 målt i overensstemmelse**

Ændringsforslag

-a) I stk. 2 foretages følgende ændringer:

2. Fra den 1. januar 2020 fastsættes der ved denne forordning et EU-flådedækkende mål på 95 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler og et EU-flådedækkende mål på 147 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt i overensstemmelse med **kilde til hjul-metoden.**

Ændringsforslag 229

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-a) Følgende stykke indsættes:

"3a. I overensstemmelse med artikel 7, stk. 10, i forordning (EU) 2019/631 skal lavemissionskøretøjer defineres uafhængigt af deres motor. Tilsvarende skal Kommissionen så hurtigt som muligt, men senest inden 2023, udvikle en omfattende systematik til emissionsmålinger for køretøjer, som tager højde for hele leveringskæden og omfatter og tager fuldt ud højde for alle de emissioner, der opstår under produktionen af køretøjet, under kørslen, herunder emissioner i forbindelse med den dertil nødvendige energi og energikilder samt brændstofuafhængige emissioner såsom bremse- og dækslitage samt i forbindelse med bortskaffelsen, og indeholder de hertil nødvendige ændringer af yderligere EU-lovgivning som f.eks. forordning (EU) 2018/842. Lavemissionskøretøjer kan i øjeblikket, forudsat at alle emissionerne beregnes transparent under hensyntagen til alle faktorer, omfatte klassiske forbrændingsmotorer med lavt forbrug, der ud over klassisk benzin og diesel også kan anvende syntetiske eller alternative brændstoffer, batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer eller brintdrevne

køretøjer samt pluginhybridbiler, hvilket imidlertid kræver, at Kommissionen udarbejder en videnskabeligt baseret systematik til registrering af alle emissioner for et køretøj."

Or. de

Ændringsforslag 230
Andreas Glück, Ulrike Müller, Dominique Riquet

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-a) Følgende stykke indsættes:
"3a. Denne forordning vil blive gennemgået inden den 31. december 2027 og suppleret af yderligere foranstaltninger for, ud over udledninger fra udstødningsrør, at inkludere den overordnede CO₂-balance for køretøjet og det anvendte brændstof, med udgangspunkt i metoden, jf. artikel 7, stk. 10, og artikel 12, stk. 3a, med henblik på at sikre, at emissioner fra sektoren er i overensstemmelse med Unionens kulstofneutralitetsmål."

Or. en

Ændringsforslag 231
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

-a) I stk. 4 foretages følgende

ændringer:

i) i litra a) ændres tallet "15 %" til "40 %"

ii) i litra b) ændres tallet "15 %" til "40 %"

Or. en

Ændringsforslag 232
Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-aa) I stk. 4 foretages følgende ændringer:

"i) i litra a) ændres tallet "15 %" til "30 %"

ii) i litra b) ændres tallet "15 %" til "25 %"

Or. en

Ændringsforslag 233
Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **15 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

-a) Stk. 4, litra a), affattes således:

"a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **25 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1"

Ændringsforslag 234
Jytte Guteland

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **15** % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-a) Stk. 4, litra a), affattes således:

"a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **40** % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1 **og stigende med 12 procentpoint om året indtil 2030**"

(Dette ændringsforslag gælder for hele teksten. Hvis det vedtages, skal ændringerne foretages alle relevante steder).

Ændringsforslag 235
Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i

Ændringsforslag

-a) Stk. 4, litra a), affattes således:

"a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i

overensstemmelse med bilag I, del A,
punkt 6.1.1

overensstemmelse med bilag I, del A,
punkt 6.1.1 *som fastsat i forordning (EU)
2019/631*"

Or. en

(Forordning (EU) 2019/631 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32019R0631>)

Ændringsforslag 236

Andreas Glück, Ondřej Knotek, Ulrike Müller

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-aa) Stk. 4, litra a), affattes således:

"a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1 *som fastsat i forordning (EU) 2019/631*"

Or. en

(02019R0631)

Begrundelse

Selv om den har foreslået nye CO₂-standarder for biler og varevogne, har Kommissionen undladt at ændre emissionsreduktionsmålene, der er fastsat for 2025. Dette skaber retssikkerhed vedrørende overholdelsen af mål, der træder i kraft om tre år. Udviklingsfasen for modeller af køretøjer, der skal sælges i 2025, er allerede afsluttet. I lyset af kravene om "bedre lovgivning" er det derfor ufornuftigt at flytte dette mål, som ellers ikke ville give producenterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig.

Ændringsforslag 237

Christophe Hansen

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **15 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-a) Stk. 4, litra a), affattes således:

"a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **20 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1"

Or. en

Ændringsforslag 238

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Gældende ordlyd

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-a) Stk. 4, litra a), affattes således:

"a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1 **som fastsat i forordning (EU) 2019/631)**"

Or. en

(Forordning (EU) 2019/631)

Begrundelse

Selv om Kommissionen har foreslået nye CO₂-standarder for biler og varevogne, har den undladt at ændre emissionsreduktionsmålene, der er fastsat for 2025. Denne beslutning blev truffet for at skabe retssikkerhed for producenter, der allerede har udviklet overholdelsesstrategier for de mål, der vil træde i kraft om bare tre år. Derfor kan det ikke lade sig gøre at ændre dette mål for fabrikanter af originaludstyr (OEM'er), eftersom det ikke ville give sektoren tilstrækkelig tid til at sikre overholdelsen.

Ændringsforslag 239

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **15 %** i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-aa) Stk. 4, litra b), affattes således:

"b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **20 %** i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1. 1

Or. en

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2019.111.01.0013.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2019%3A111%3ATOC)

Ændringsforslag 240

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-aa) Stk. 4, litra b), affattes således

for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1 **som fastsat i forordning (EU) 2019/631"**

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32019R0631>)

Ændringsforslag 241
Andreas Glück, Ondřej Knotek, Ulrike Müller

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a b (nyt)
 Forordning (EU) 2019/631
 Artikel 1 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-ab) Stk. 4, litra b), affattes således:

for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1 **som fastsat i forordning (EU) 2019/631"**

(02019R0631)

Begrundelse

Selv om den har foreslået nye CO₂-standarder for biler og varevogne, har Kommissionen undladt at ændre emissionsreduktionsmålene, der er fastsat for 2025. Dette skaber retssikkerhed vedrørende overholdelsen af mål, der træder i kraft om tre år. Udviklingsfasen for modeller af køretøjer, der skal sælges i 2025, er allerede afsluttet. I lyset af kravene om "bedre lovgivning" er det derfor ufornuftigt at flytte dette mål, som ellers ikke ville give producenterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig.

Ændringsforslag 242
Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a b (nyt)
 Forordning (EU) 2019/631
 Artikel 1 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-ab) Stk. 4, litra b), affattes således

for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1 **som fastsat i forordning (EU) 2019/631"**

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32019R0631>)

Ændringsforslag 243

Jytte Guteland

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – litra -a a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-aa) Stk. 4, litra b), affattes således:

"b) Fra den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål: a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 40 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1, og stigende med 12 procentpoint om året frem til 2030"

(Dette ændringsforslag gælder for hele teksten. Hvis det vedtages, skal ændringerne foretages alle relevante steder).

Or. en

Ændringsforslag 244

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – litra -a a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4 – litra b

Gældende ordlyd

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

Ændringsforslag

-aa) Stk. 4, litra b), affattes således:

for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1 **som fastsat i forordning (EU) 2019/631"**

Or. en

(Forordning (EU) 2019/631)

Begrundelse

Selv om Kommissionen har foreslået nye CO₂-standarder for biler og varevogne, har den undladt at ændre emissionsreduktionsmålene, der er fastsat for 2025. Denne beslutning blev truffet for at skabe retssikkerhed for producenter, der allerede har udviklet overholdelsesstrategier for de mål, der vil træde i kraft om bare tre år. Derfor kan det ikke lade sig gøre at ændre dette mål for fabrikanter af originaludstyr (OEM'er), eftersom det ikke ville give sektoren tilstrækkelig tid til at sikre overholdelsen.

Ændringsforslag 245
Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – litra -a b (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-ab) Følgende litra indsættes:

"4a. Fra den 1. januar 2027 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 45 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i

*overensstemmelse med bilag I, del A,
punkt 6.1.1a*

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 40 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1a"

Or. en

Ændringsforslag 246
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-aa) Følgende litra indsættes:

"4a. Fra den 1. januar 2026 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 52 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1a

b) for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 52 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1a"

Or. en

Begrundelse

EU-flådedækkende CO₂-emissioner skal reduceres lineært fra 2025 til 2030.

Ændringsforslag 247

Bas Eickhout

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-ab) Følgende litra indsættes:

"4b. Fra den 1. januar 2027 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 64 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1a

b) for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 64 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1a"

Or. en

Begrundelse

EU-flådedækkende CO₂-emissioner skal reduceres lineært fra 2025 til 2030.

Ændringsforslag 248

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra -a c (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-ac) Følgende litra indsættes:

"4c. Fra den 1. januar 2028 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler et EU-flådedækkende mål

svarende til en reduktion på 76 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1a

b) for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 76 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1a"

Or. en

Begrundelse

EU-flådedækkende CO₂-emissioner skal reduceres lineært fra 2025 til 2030.

Ændringsforslag 249

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-aa) Følgende litra indsættes:

"4a. Fra den 1. januar 2027 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 45 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1a

b) for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 45 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1a"

Or. en

Ændringsforslag 250

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(a) I stk. 5 foretages følgende ændringer:

udgår

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til "50 %"

Or. de

Ændringsforslag 251

Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(a) I stk. 5 foretages følgende ændringer:

udgår

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til "50 %"

Or. fi

Ændringsforslag 252

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5

Kommissionens forslag

a) I stk. 5 **foretages følgende ændringer:**

i) **i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"**

ii) **i litra b) ændres tallet "31 %" til "50 %"**

Ændringsforslag

a) Stk. 5 **affattes således:**

5. Fra den 1. januar 2029 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 88 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1a

b) for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 88% i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1a"

Or. en

Begrundelse

EU-flådedækkende CO₂-emissioner skal reduceres lineært fra 2025 til 2030.

Ændringsforslag 253
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) **i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"**

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 254

Jytte Guteland

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til
"55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til
"100 %"

Or. en

Ændringsforslag 255

Danilo Oscar Lancini, Marco Dreosto, Simona Baldassarre, Silvia Sardone, Annalisa Tardino, Rosanna Conte, Gianantonio Da Re, Matteo Adinolfi, Marco Campomenosi

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til
"55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til
"45 %"

Or. en

Ændringsforslag 256

Ondřej Knotek

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til
"55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til
"50 %"

Or. en

Ændringsforslag 257

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christophe Hansen, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "45 %"

Or. en

Ændringsforslag 258

Ivan David, Aurélia Beigneux

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "50 %"

Or. en

Begrundelse

Bilindustrien er blevet hårdt ramt af covid-19-pandemien (nedlukninger, afbrudte forsyningskæder, mangel på eller kraftige prisstigninger på adskillige input), hvilket igen har haft en indvirkning på dens evne til at investere massivt i lav-/nulemissionsmobilitet i de følgende år. Kommissionen medtog heller ikke 55 %-scenariet i sin konsekvensanalyse, og 2030-målene blev fastsat for ganske nylig (i 2019). Desuden stemmer ambitionen for ladeinfrastruktur til lette erhvervskøretøjer, som foreslås i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, overhovedet ikke overens med 55 %-målet.

Ændringsforslag 259

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "75 %"

Or. en

Ændringsforslag 260

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Kommissionens forslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

Ændringsforslag

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "80 %"

Or. en

Ændringsforslag 261

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til "50 %"

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 262

Jytte Guteland

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"50 %"

Ændringsforslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"100 %"

Or. en

Ændringsforslag 263

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christophe Hansen, Henna Virkkunen, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"50 %"

Ændringsforslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"40 %"

Or. en

Ændringsforslag 264

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"50 %"

Ændringsforslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"70 %"

Or. en

Ændringsforslag 265

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"50 %"

Ændringsforslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"40 %"

Or. en

Ændringsforslag 266

Danilo Oscar Lancini, Marco Dreosto, Simona Baldassarre, Silvia Sardone, Annalisa Tardino, Rosanna Conte, Gianantonio Da Re, Marco Campomenosi

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"50 %"

Ændringsforslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"40 %"

Or. en

Ændringsforslag 267

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"50 %"

Ændringsforslag

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til
"80 %"

Ændringsforslag 268
Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(b) Følgende indsættes som nr. 5a): **udgår**

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. fi

Ændringsforslag 269
Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(b) Som stk. 5a indsættes: **udgår**

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

(a) a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

(b) b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. de

Ændringsforslag 270
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Som stk. 5a indsættes:

udgår

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. en

Ændringsforslag 271

Andreas Glück, Ondřej Knotek, Frédérique Ries, Ulrike Müller

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Som stk. 5a indsættes:

udgår

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. en

Begrundelse

Kommissionens forslag om et 100 % reduktionsmål ville betyde et de facto forbud mod forbrændingsmotorer fra 2035 og frem. Men det er ikke motorteknologien, men det forbrændte brændstof, der giver anledning til bekymring. Livscyklus- og kilde-til-hjul-tilgange kan løse dette problem bedre end Kommissionens forslag. Eftersom vi ikke ved, hvad fremtiden vil bringe, og eftersom vi ikke har til hensigt at lukke døren for drivlinjeteknologier for tidligt, foreslås det at indføre 2035-målet i den næste revision af forordningen.

Ændringsforslag 272

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

b) Som stk. 5a indsættes: **udgår**

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. en

Ændringsforslag 273

Ivan David, Aurélie Beigneux

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

b) Som stk. 5a indsættes: **udgår**

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse

med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. en

Begrundelse

Kommissionen foreslår et reduktionsmål på 100 % for biler og varevogne i 2035, hvilket i praksis betyder et forbud mod forbrændingsmotorer. At nå et så ambitiøst mål vil kræve betydelige investeringer i omstilling af bilsektoren. Der vil være behov for betydelige forbedringer af grundforudsætningerne, navnlig udrulningen af et kolossalt netværk af infrastruktur til opladning og optankning med brint, men også incitamenter for at få forbrugerne til at ændre deres præferencer og afhjælpe deres bekymringer. Målene efter 2030 skal i stedet fastsættes ved revisionen i 2028.

Ændringsforslag 274 Hermann Tertsch

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) Som stk. 5a indskrives:

udgår

5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. en

Begrundelse

Målene efter 2030 skal fastsættes ved revisionen i 2028 for at undgå urealistiske mål og inkonsekvens.

Ændringsforslag 275

Edina Tóth

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – indledning

Kommissionens forslag

5a. Fra den 1. januar **2035** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Ændringsforslag

5a. Fra den 1. januar **2040** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Or. en

Ændringsforslag 276

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – indledning

Kommissionens forslag

5a. Fra den 1. januar **2035** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Ændringsforslag

5a. Fra den 1. januar **2032** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Or. en

Ændringsforslag 277

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – indledning

Kommissionens forslag

5a. Fra den 1. januar **2035** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Ændringsforslag

5a. Fra den 1. januar **2030** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Ændringsforslag 278
Linea Søgaard-Lidell

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – indledning

Kommissionens forslag

5a. Fra den 1. januar **2035** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Ændringsforslag

5a. Fra den 1. januar **2030** gælder følgende EU-flådedækkende mål:

Or. en

Ændringsforslag 279
Edina Tóth

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – litra a

Kommissionens forslag

(a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **100** % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

Ændringsforslag

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **95** % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3, **for at beholde en restandel til markedsføring af opladelige lavemissionshybridbiler**

Or. en

Ændringsforslag 280
Danilo Oscar Lancini, Marco Dreosto, Simona Baldassarre, Silvia Sardone, Annalisa Tardino, Rosanna Conte, Gianantonio Da Re, Matteo Adinolfi, Marco Campomenosi

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

Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – litra a

Kommissionens forslag

(a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye **personbiler**, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **100 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del **A**, punkt **6.1.3**

Ændringsforslag

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye **lette erhvervskøretøjer**, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **70 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del **B**, punkt **6.1.2**

Or. en

Ændringsforslag 281
Norbert Lins

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – litra a

Kommissionens forslag

(a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **100 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

Ændringsforslag

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **80 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

Or. de

Ændringsforslag 282
Norbert Lins

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – litra b

Kommissionens forslag

(b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en

Ændringsforslag

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en

reduktion på **100 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

reduktion på **80 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. de

Ændringsforslag 283

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt) – litra b

Kommissionens forslag

(b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **100 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Ændringsforslag

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **70 %** set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.

Or. en

Ændringsforslag 284

Danilo Oscar Lancini, Marco Dreosto, Simona Baldassarre, Silvia Sardone, Annalisa Tardino, Rosanna Conte, Gianantonio Da Re, Matteo Adinolfi, Marco Campomenosi

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5aa. Fra den 1. januar 2040 gælder følgende EU-flådemål:

a) for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2."

Ændringsforslag 285

Pietro Fiocchi

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 5 a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5aa. Fra den 1. januar 2040 gælder følgende EU-flådedækkende mål: for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.4."

Ændringsforslag 286

Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(c) i stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029".

udgår

Ændringsforslag 287

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(c) i stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029". *udgår*

Or. de

Ændringsforslag 288
Ivan David, Aurélia Beigneux

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(c) i stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029". *udgår*

Or. en

Begrundelse

Incitamentmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer udgør et nyttigt element i forordningen, som motiverer originaludstyrsfabrikanter til at producere en større andel af lav- og nulemissionskøretøjer. Den bør fastholdes med henblik på 2030-målet.

Ændringsforslag 289
Ondřej Knotek

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(c) i stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029". *udgår*

31. december 2029".

Or. en

Ændringsforslag 290

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(c) i stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029".

udgår

Or. en

Ændringsforslag 291

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(c) i stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029".

c) Stk. 6 udgår.

Or. en

Ændringsforslag 292

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c

Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

(c) i stk. 6 ændres "*Fra 1. januar 2025*" til "*Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029*".

Ændringsforslag

c) Stk. 6 *udgår*.

Or. en

Ændringsforslag 293 **Bas Eickhout**

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

(c) i stk. 6 ændres "*Fra 1. januar 2025*" til "*Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029*".

Ændringsforslag

c) Stk. 6 *udgår*.

Or. en

Begrundelse

Fjernelse af benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer.

Ændringsforslag 294 **Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte**

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6

Gældende ordlyd

6. Fra den 1. januar 2025 anvendes der et benchmark for **nul- og** lavemissionskøretøjer, som svarer til en

Ændringsforslag

c) **Stk. 6 affattes således:**

"6. Fra den 1. januar 2025 anvendes der et benchmark for lavemissionskøretøjer, som svarer til en andel på 15 % af de respektive

andel på 15 % af de respektive flåder af nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I.

flåder af nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I."

Or. de

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R0631-20211202&qid=1642601095382&from=EN>)

Ændringsforslag 295

Bas Eickhout

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Følgende stykke indsættes:

"6a. Senest [et år efter denne forordnings ikrafttræden] udsteder Kommissionen retningslinjer for medlemsstater, der ønsker at fremskynde datoen i stk. 5a for alle nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er anbragt på deres område, med henblik på at nå deres reduktionsmål for drivhusgasemissioner, der er fastsat i bilag I til forordning (EU) 2018/842, eller andre klimamål, der er fastsat i national ret."

Or. en

Begrundelse

De medlemsstater, der har fastsat højere nationale klimamål for vejtransport end EU-gennemsnittet, bør have mulighed for at udfase salget af nye køretøjer med forbrændingsmotorer inden 2030.

Ændringsforslag 296

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c b (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

cb) Følgende stykke indsættes:

"6b. Denne forordning fastsætter også en forpligtelse for medlemsstaterne til at indføre foranstaltninger for at sikre, at private selskaber med visse flådestørrelser gradvis kun køber eller leaser nye nulemissionskøretøjer senest i 2027 for at stimulere efterspørgslen efter disse køretøjer og fremme opnåelsen af målene i denne artikel."

Or. en

Ændringsforslag 297
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra c c (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 6 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

cc) Følgende stykke indsættes:

"6c. Fra den 1. januar 2025 må fabrikkerne ikke markedsføre nye personbiler med udstødningsemissioner på over 120 g CO₂/km, som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151."

Or. en

Begrundelse

Ifølge Det Europæiske Miljøagentur er væksten i segmentet af SUV-køretøjer og en øget gennemsnitsmasse hovedårsagerne til stigningen i de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra alle nye biler de seneste år. De forhøjede EU-flådedækkende CO₂-mål bør derfor ledsages af et forbud mod salget af SUV-køretøjer i hele Europa. Dette vil medføre fordele for klimaet, luftforureningen og trafiksikkerheden.

Ændringsforslag 298

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(d) Stk. 7 udgår.

udgår

Or. de

Ændringsforslag 299

Ondřej Knotek

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(d) Stk. 7 udgår.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 300

Teuvo Hakkarainen

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(d) Stk. 7 udgår.

udgår

Or. fi

Ændringsforslag 301

Ondřej Knotek

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

d) Stk. 7 affattes således:

"7. Fra den 1. januar 2030 anvendes følgende benchmarks for nul- og lavemissionskøretøjer i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I:

a) et benchmark svarende til en andel på 40 % af flåden af nye personbiler og

b) et benchmark svarende til en andel på 35 % af flåden af nye lette erhvervskøretøjer."

Or. en

Ændringsforslag 302

Ivan David

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(d) Stk. 7 udgår.

d) Stk. 7 affattes således:

"7. Fra den 1. januar 2030 anvendes følgende benchmarks for nul- og lavemissionskøretøjer i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I:

a) et benchmark svarende til en andel på 40 % af flåden af nye personbiler og

b) et benchmark svarende til en andel på 35 % af flåden af nye lette erhvervskøretøjer."

Begrundelse

Sammenhæng med ændringsforslaget ovenfor. Benchmarkniveauerne bør hæves, så de hænger sammen med de højere ambitioner i målene for 2030.

Ændringsforslag 303

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Gældende ordlyd

(d) Stk. 7 udgår.

Ændringsforslag

d) Indledningen i stk. 7 affattes således:

"7. Fra den 1. januar 2030 anvendes følgende benchmarks for lavemissionskøretøjer i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I:".

Or. de

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R0631-20211202&qid=1642604086156&from=EN>)

Ændringsforslag 304

Anna Zalewska

Forslag til forordning**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7

Kommissionens forslag

(d) Stk. 7 udgår.

Ændringsforslag

d) Stk. 7 affattes således:

"7. Fra den 1. januar 2030 i medlemsstater, der har en andel af nul- og lavemissionskøretøjer i deres flåde, der ligger under EU-gennemsnittet i 2029,

finder følgende nul- og lavemissionskøretøjers benchmarks anvendelse i overensstemmelse med henholdsvis bilag I, del A, punkt 6.3:

a) et benchmark svarende til en andel på 50 % af flåden af nye personbiler og

b) et benchmark svarende til en andel på 45 % af flåden af nye lette"

Or. en

Begrundelse

I modsætning til teksten i Kommissionens forslag foreslår vi at beholde dette punkt, men i en ændret form sammenlignet med den nuværende forordning. Vores ændringsforslag sigter mod at opretholde incitamentmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer efter 2029 for lande, hvor andelen af lav- og nulemissionskøretøjer ligger under EU-gennemsnittet.

Ændringsforslag 305

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) Følgende stykke tilføjes:

"7a. Senest i 2028 kontrolleres i henhold til den systematik, der udvikles af Kommissionen til omfattende og ensartet måling af emissioner for biler og lette erhvervskøretøjer i henhold til artikel 7, stk. 10, i forordning (EU) 2019/631, om CO₂-emissionsreduktionsmålene skal tilpasses fra 2030, under hensyntagen til de teknologier, der står til rådighed på det tidspunkt."

Or. de

Ændringsforslag 306

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsík

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) Følgende stykke tilføjes:

"7a. I overensstemmelse med principperne i artikel 20 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU) skal mindst ni EU-medlemsstater kunne anvende det flådedækkende mål, der er fastsat i stk. 5a, på en tidligere dato end fastsat i denne forordning.

Ved hjælp af delegerede retsakter ajourfører Kommissionen forordning (EU) 2018/858 for at sikre, at sådanne bestemmelser medtages senest den 31. december 2024."

Or. en

Ændringsforslag 307
Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig
for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra d a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) Følgende stykke indsættes:

"7a. I overensstemmelse med principperne i artikel 20 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU) skal mindst ni EU-medlemsstater kunne anvende det flådeomfattende mål, der er fastsat i stk. 5a, på en tidligere dato end fastsat i denne forordning.

Ved hjælp af delegerede retsakter ajourfører Kommissionen forordning (EU) 2018/858 for at sikre, at sådanne

*bestemmelser medtages senest den 31.
december 2024."*

Or. en

Ændringsforslag 308

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a – litra b

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 2 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) klasse N₁, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra b), punkt i), i forordning (EU) 2018/858 og omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen ("nye lette erhvervskøretøjer"). For **nulemissionskøretøjer** i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet.

Ændringsforslag

b) klasse N₁, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra b), punkt i), i forordning (EU) 2018/858 og omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen ("nye lette erhvervskøretøjer"). For **lavemissionskøretøjer** i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet.

Or. de

Begrundelse

Har forbindelse til sletningen af ZLEV-faktoren.

Ændringsforslag 309

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra b a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 2 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Stk. 4 udgår.

Or. de

Ændringsforslag 310
Andreas Glück, Dominique Riquet, Ondřej Knotek, Frédérique Ries, Ulrike Müller

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra a a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 3 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Følgende litra indsættes:
"aa) "pluginhybridkøretøj" (PHEV): et køretøj, som drives af en kombination af en elmotor med et genopladeligt batteri og en forbrændingsmotor, som kan fungere sammen eller separat."

Or. en

Ændringsforslag 311
Emma Wiesner, Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra a a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 3 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Følgende litra indsættes:
aa) "gasdrevet køretøj": et køretøj, der opfylder kriterierne for gas-enkeltbrændstoftkøretøjer som defineret i artikel 2 i forordning (EU) 2017/1151, undtagen køretøjer, der kører på LPG

Ændringsforslag 312

Jytte Guteland

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – stk. 1 – litra n a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Følgende litra tilføjes:

na) "gasdrevet køretøj": et køretøj, der opfylder kriterierne for et gas-enkeltbrændstoftkøretøjer som defineret i artikel 2 i forordning (EU) 2017/1151, undtagen køretøjer, der kører på LPG eller brint.

Ændringsforslag 313

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsík, Susana Solís Pérez, María Soraya Rodríguez Ramos

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – stk. 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Følgende litra indsættes:

ba) "erhvervskøretøj": et køretøj, der ejes eller leases af et privat selskab som defineret i Rådets forordning (EF) nr. 2157/2001 af 8. oktober 2001 om statut for det europæiske selskab og Rådets forordningen om statuten for det europæiske private selskab, og som anvendes til erhvervmæssige formål.

Ændringsforslag 314

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – stk. 1 – litra j

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Litra j) affattes således:

"j) "specifikt emissionsmål": angående en fabrikant det årlige mål fastsat i overensstemmelse med bilag I

Or. en

Begrundelse

Alle personbiler og lette erhvervskøretøjer bør i sidste ende være nulemissionskøretøjer, hvis Unionen skal opfylde sit mål om klimaneutralitet som fastsat i den europæiske klimalov. Der er ingen grund til at fortsætte undtagelserne for visse fabrikanter.

Ændringsforslag 315

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – stk. 1 – litra m

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Litra m) udgår

Or. en

Ændringsforslag 316

Kateřina Konečná

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631
Artikel 3 – stk. 1 – litra m

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

ba) Litra m) affattes således:
"nul- og lavemissionskøretøj": en personbil eller et let erhvervskøretøj med emissioner fra nul op til 50 g CO₂/km, beregnet ved hjælp af en kilde til hjultilgang

Or. en

Ændringsforslag 317

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Silvia Sardone, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – stk. 1 – litra m

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

m) "**nul- og** lavemissionskøretøj": en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner **fra 0** til 50 g CO₂/km, som fastsat i overensstemmelse med **forordning (EU) 2017/1151**

ba) Litra m) affattes således:
"m) "lavemissionskøretøj": en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner til 50 g CO₂/km, som fastsat **af Kommissionen i systematikken til emissionsmåling, der skal udvikles senest i 2023 i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3a.**"

Or. de

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R0631-20211202&qid=1642604086156&from=EN>)

Ændringsforslag 318

Danilo Oscar Lancini, Marco Dreosto, Simona Baldassarre, Silvia Sardone, Annalisa Tardino, Rosanna Conte, Gianantonio Da Re, Matteo Adinolfi, Marco Campomenosi

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631
Artikel 3 – stk. 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Følgende litra indsættes:

"ba) bæredygtigt og/eller avanceret vedvarende brændstof": brændstoffer, der opfylder bæredygtighedskravene i direktiv (EU) 2018/2001."

Or. en

Ændringsforslag 319
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra b a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 3 – stk. 1 – litra n a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Følgende punkt tilføjes:

na) "bæredygtigt og/eller avanceret vedvarende brændstof": biobrændstoffer fra bæredygtige kilder, der opfylder bæredygtighedskravene i direktiv (EU) 2018/2001.

Or. en

Ændringsforslag 320
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 – indledning
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

4) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

Or. en

Ændringsforslag 321

Ivan David

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4

Kommissionens forslag

(4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

Ændringsforslag

4) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

Or. en

Ændringsforslag 322

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4

Kommissionens forslag

(4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

Ændringsforslag

4) Artikel 4 ændres således:

Or. en

Ændringsforslag 323

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit: **udgår**

"Hvis det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.3, eller bilag I, del B, punkt 6.3, er negativt, sættes det specifikke emissionsmål for så vidt angår litra c) til 0 g/km."

Or. en

Ændringsforslag 324
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) Artikel 4, stk. 1, litra a), affattes således:

a) for kalenderåret 2020, det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1 og 2, for så vidt angår personbiler, eller bilag I, del B, punkt 1 og 2, for så vidt angår lette erhvervskøretøjer

Or. en

Begrundelse

Alle personbiler og lette erhvervskøretøjer bør i sidste ende være nulemissionskøretøjer, hvis Unionen skal opfylde sit mål om klimaneutralitet som fastsat i den europæiske klimalov. Der er ingen grund til at fortsætte undtagelserne for visse fabrikanter.

Ændringsforslag 325

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"Hvis det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.3, eller bilag I, del B, punkt 6.3, er negativt, sættes det specifikke emissionsmål for så vidt angår litra c) til 0 g/km."

Or. en

Ændringsforslag 326

Jytte Guteland

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning:

- 100 % fra [den dato, der er omhandlet i artikel 19] indtil den 31. december 2029 med undtagelse af fabrikantens gasdrevne køretøjer, hvis biomethan udgør hovedparten af den andel af gasbrændstof, der blev anvendt i gasdrevne køretøjer i det foregående år i

den medlemsstat, hvor køretøjet sælges, og at dette ikke omfatter mere end 5 % af de tilsvarende nyregistrerede køretøjer i det pågældende år.

Or. en

Ændringsforslag 327
Ivan David

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

"3a. Fabrikanter, bortset fra fabrikanter, der har fået dispensation, kan danne en pulje eller handle med kreditter for at opfylde deres forpligtelser. Med henblik på at bestemme hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner kan en potentiel overopfyldelse af en fabrikants CO₂-mål i én kategori (M1 eller N1) kombineres med en overskridelse i den anden kategori (M1 eller N1) af den samme eller en anden fabrikant.

På grund af de forskellige måldefinitioner for M1 og N1 kan denne specifikke kreditoverførselsmekanisme kun kombinere forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i én kategori (M1 eller N1) med forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i den anden kategori (M1 eller N1). Hvis kredithandelen i én kategori gør det muligt at kompensere for overskridelsen af den anden kategori, anses kombinationen for at have opfyldt de to specifikke emissionsmål.

For så vidt angår flådeoverensstemmelse, er det maksimale antal gram, der kan

handles mellem M1- og N1-segenter af samme eller en anden fabrikant, begrænset til 7 g WLTP."

Or. en

Begrundelse

The current system has manufacturer-specific targets set according to the defined mass and target curve (based on 95g mid-point at industry level). The manufacturer-specific target is the basis for defining 2025 and 2030 compliance. Over-compliance with a manufacturer-specific target could be subject to trading between entities, with a cap of 7g WLTP (as for other flexibilities). Within this cap of 7g, the manufacturer that over-performs its manufacturer-specific target could offer this over-performance to other manufacturers in both segments. The value of the transfer should be defined between entities, as well as the way of settlement in order to fulfil all national fiscal requirements. The over-performance (e.g. 1g below the given manufacturer-specific target with one million sales would imply one million grammes to be traded) should be sales-weighted to reflect the differences in the size of the manufacturers' compliance fleet. This will also ensure fair distribution between manufacturers and segments. The under-performance of other manufacturers could be compensated by the purchase of the over-performance of another manufacturer (in this case, one million grammes – if the receiving manufacturer has a fleet of two million vehicles, the benefit to its overall fleet compliance will be 0.5g). This sales-weighted approach will also solve the issue of trading between passenger cars and vans. It allows to keep 1:1 ratio for g/km metric (CO2 emissions saved in passenger cars is equal to one produced in the vans segment) but reflects the different sizes of the fleets and vice-versa.

Ændringsforslag 328

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b) Artikel 4, stk. 1, litra b), affattes således:

"b) for hvert kalenderår fra 2021 til 2024, de specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 3 og 4, alt efter hvad der er relevant"

Or. en

Begrundelse

Alle personbiler og lette erhvervskøretøjer bør i sidste ende være nulemissionskøretøjer, hvis Unionen skal opfylde sit mål om klimaneutralitet som fastsat i den europæiske klimalov. Der er ingen grund til at fortsætte undtagelserne for visse fabrikanter.

Ændringsforslag 329

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4c) Artikel 4, stk. 1, litra c), affattes således:

"c) for hvert kalenderår fra og med 2025, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B."

Or. en

Begrundelse

Alle personbiler og lette erhvervskøretøjer bør i sidste ende være nulemissionskøretøjer, hvis Unionen skal opfylde sit mål om klimaneutralitet som fastsat i den europæiske klimalov. Der er ingen grund til at fortsætte undtagelserne for visse fabrikanter.

Ændringsforslag 330

Emma Wiesner

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 3

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

4a) Artikel 4, stk. 3, affattes således:

"Med henblik på at fastsætte den enkelte fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal der tages hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants

nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:

- 100 % fra [den dato, der er omhandlet i artikel 19] med undtagelse af fabrikantens gasdrevne køretøjer, som ikke omfatter mere end 5 % af de tilsvarende nyregistrerede køretøjer i det pågældende år."

Or. en

Begrundelse

Eksisterende artikel 4, stk. 3: Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning: 95 % i 2020, 100 % fra 2021 og fremefter.

Ændringsforslag 331 **Nils Torvalds**

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4 – stk. 3

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

4a) Artikel 4, stk. 3, affattes således:

"Med henblik på at fastsætte den enkelte fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal der tages hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:

- 100 % fra [den dato, der er omhandlet i artikel 19] til den 31. december 2029 med undtagelse af fabrikantens gasdrevne køretøjer, som ikke omfatter mere end 5 % af de tilsvarende nyregistrerede køretøjer i det pågældende år."

Or. en

Begrundelse

Udelukkelsen af gasdrevne køretøjer, der anvender biomethan som energikilde, fra anvendelsesområdet for standardberegningerne af CO₂-emissioner frem til 2030 vil give

mulighed for et lavemissionsalternativ til elkøretøjer til en rimelig pris. Den foreslåede fritagelse er midlertidig og konkurrerer derfor ikke med elektrificering af vejtransport og har til formål at øge produktionen af biomethan til senere brug i f.eks. tung trafik og vandbåren trafik.

Ændringsforslag 332

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Maria Spyraiki, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 4 indsættes følgende stykke:

"3a. Fabrikanter, bortset fra fabrikanter, der har fået dispensation, kan danne en pulje eller handle med kreditter for at opfylde deres forpligtelser. Med henblik på at bestemme hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner kan en potentiel overopfyldelse af en fabrikants CO₂-mål i én kategori (M1 eller N1) kombineres med en overskridelse i den anden kategori (M1 eller N1) af den samme eller en anden fabrikant. På grund af de forskellige måldefinitioner for M1 og N1 kan denne specifikke kreditoverførselsmekanisme kun kombinere forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i én kategori (M1 eller N1) med forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i den anden kategori (M1 eller N1). Hvis kredithandelen i én kategori gør det muligt at kompensere for overskridelsen af den anden kategori, anses kombinationen for at have opfyldt de to specifikke emissionsmål.

For så vidt angår flådeoverensstemmelse, er det maksimale antal gram, der kan handles mellem M1- og N1-segmenter af samme eller en anden fabrikant, begrænset til 7 g WLTP."

Or. en

Ændringsforslag 333

Andreas Glück, Ondřej Knotek, Frédérique Ries, Ulrike Müller

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

"3a. Nye køretøjer med brintforbrændingsmotorer defineres som nulemissionskøretøjer, dvs. nul gram CO₂-emissioner fra udstødningsrør under WLTP."

Or. en

Begrundelse

Brint er et kulstoffrit brændstof, hvis anvendelse i forbrændingsmotorer kan bidrage væsentligt til at nedbringe CO₂-emissionerne i vejtransporten og giver mulighed for dekarbonisering i svære anvendelsessituationer, f.eks. i lette erhvervskøretøjer, hvor tung last skal flyttes hurtigt og ofte over lange afstande, og kan derfor bidrage til at fremskynde nedbringelsen af CO₂-emissionerne i vejtransporten. Denne regel anvendes også i CO₂-reguleringen af tunge køretøjer.

Ændringsforslag 334

Andreas Glück, Ulrike Müller

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

"3b. Fra den 1. januar 2035 til den 31. december 2039 er pluginhybridbiler, udelukkende med henblik på denne forordning, lig med batteridrevne køretøjer, hvis følgende krav er opfyldt:

- demonstrerer en rækkevidde på 100 km**
- godkendt WLTP-cyklus i fuldt elektrisk tilstand (i henhold til typegodkendelsen).**

Andelen af pluginhybridbiler blandt nye personbiler, som registreres, må ikke overstige 25 % pr. fabrikant i et givet år."

Or. en

Ændringsforslag 335
Kateřina Konečná

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

"3a. Fabrikanter, bortset fra fabrikanter, der har fået dispensation, kan danne en pulje eller handle med kreditter for at opfylde deres forpligtelser. Med henblik på at bestemme hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner kan en potentiel overopfyldelse af en fabrikants CO₂-mål i én kategori (M1 eller N1) kombineres med en overskridelse i den anden kategori (M1 eller N1) af den samme eller en anden fabrikant.

På grund af de forskellige måldefinitioner for M1 og N1 kan denne specifikke kreditoverførselsmekanisme kun kombinere forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i én kategori (M1 eller N1) med forskellen mellem en

fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i den anden kategori (M1 eller N1). Hvis kredithandelen i én kategori gør det muligt at kompensere for overskridelsen af den anden kategori, anses kombinationen for at have opfyldt de to specifikke emissionsmål.

For så vidt angår flådeoverensstemmelse, er det maksimale antal gram, der kan handles mellem M1- og N1-segmenter af samme eller en anden fabrikant, begrænset til 7 g WLTP."

Or. en

Ændringsforslag 336
Norbert Lins

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

"3a. Fra 1. januar 2035 til 31. december 2039 ligestilles pluginhybridbiler med batteridrevne køretøjer i henhold til denne forordning, kun hvis de opfylder følgende krav:

- dokumentation for elektrisk rækkevidde på 100 km

- bestået WLTP-cyklus ved helt elektrisk drift (i henhold til typegodkendelsen)

- tilstedeværelse af et digitalt system til genkendelse af nulemissionszoner og til automatisk opstart af elektrisk kørselsmodus ("geofencing") under hensyntagen til beskyttelsen af personoplysninger.

Andelen af disse pluginhybridbiler må ikke overskride 25 % pr. fabrikant for nyregistrerede personbiler i et bestemt

Begrundelse

Plug-in Hybride sind eine wichtige Übergangstechnologie zu mehr Elektromobilität und zweitens entscheidend für die sozialverträgliche Transformation der Industrie. Plug-in Hybride bringen bestehende und neue Technologien und Kompetenzen zusammen. Sie ermöglichen eine Umstellung von Anlagen und Arbeitskräften im Laufe der Zeit, wodurch eine Unterbrechung der EU-Wertschöpfungsketten vermieden wird. Plug-in Hybride werden auch ggf nach 2035 im europäischen Markt gebraucht, falls keine ausreichende Infrastruktur aufgebaut sein sollte. Diese Plug-in Hybride sollen eine hohe elektrische Reichweite aufweisen, jedes Fahrmanöver elektrisch absolvieren können und in Städten emissionsfrei gefahren werden.

Ændringsforslag 337

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsík

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt) Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) Følgende artikel tilføjes:

"3a. Begrænsning af stærkt forurenende personbiler.

Fra 2030 må fabrikkerne ikke registrere personbiler med specifikke CO₂-emissioner på over 123 g CO₂/km."

Or. en

Ændringsforslag 338

Malin Björk, Nikolaj Villumsen, Silvia Modig

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 4a

Begrænsning af stærkt forurenende personbiler

Fra 2030 må fabrikkerne ikke registrere personbiler med specifikke CO₂-emissioner på over 120 g CO₂/km."

Or. en

Ændringsforslag 339
Ivan David, Aurélia Beigneux

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 6 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) Artikel 6, stk. 6, affattes således:

"a) Stk. 5 finder ikke anvendelse, hvis alle de fabrikker, der indgår i puljen, er en del af samme gruppe af forbundne fabrikker, eller hvis kreditoverførslen kun består af én fabrikant, der overfører kreditter mellem bilparken og flåden af lette erhvervskøretøjer

b) De(n) respektive individuelle fabrikant(er) erstattes af et ændret mål for fabrikanten eller fabrikkerne, hvis der sker kreditoverførsel af forskelle mellem specifikke mål (M1 eller N1) og specifikke emissioner (M1 eller N1) for personbiler og lette erhvervskøretøjer. Ændringen defineres som følger:

Forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i én kategori (M1 eller N1) med forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og dennes specifikke emissioner i den anden kategori (M1 eller N1). Hvis den volumenbaserede kredithandel i én kategori gør det muligt at kompensere for overskridelsen af den anden kategori, anses kombinationen for at have opfyldt

Begrundelse

Visse former for fleksibilitet er afgørende for, at industrien kan nå de foreslåede mål på den mest effektive måde. I dag kan fabrikanter fra et segment gruppere sig for at opfylde deres emissionsmål i henhold til en "pooling"-aftale. Derfor bør pooling mellem bil- og varevognsfabrikanter være mulig.

Ændringsforslag 340

Kateřina Konečná

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 6 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b) Artikel 6, stk. 6, affattes således:

a) Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter, eller hvis kreditoverførslen kun består af én producent, der overfører de respektive kreditter mellem flåder af personbiler og lette erhvervskøretøjer.

b) De respektive individuelle målsætninger for fabrikanten eller fabrikanterne erstattes af en ændret målsætning for fabrikanten eller fabrikanterne, hvis der er en kreditoverførsel af forskelle i forbindelse med personbiler og lette erhvervskøretøjer mellem specifikke målsætninger (M1 eller N1) og specifikke emissioner (M1 eller N1). Ændringen defineres som følger:

Forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og de specifikke emissioner i én kategori (M1 eller N1) med forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og de specifikke emissioner i den anden kategori (M1 eller N1). Hvis en kredithandel baseret på mængde i én kategori giver mulighed for

at kompensere for overskridelsen i den anden kategori, anses kombinationen for at have opfyldt de to specifikke emissionsmål."

Or. en

Ændringsforslag 341

Jens Gieseke, Massimiliano Salini, Angelika Niebler, Maria Spyraiki, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Markus Pieper, Cláudia Monteiro de Aguiar, Dolors Montserrat, Karolin Braunsberger-Reinhold, Michael Gahler, Pernille Weiss, Norbert Lins, Salvatore De Meo, Marian-Jean Marinescu, Barbara Thaler, Radan Kanev, Christian Doleschal

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 6 – stk. 6

Gældende ordlyd

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter.

Ændringsforslag

4a) Artikel 6, stk. 6, ændres således:

6.

"a) stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter, *eller hvis kreditoverførslen kun består af én producent, der overfører respektive kreditter mellem flåder af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer*

b) de respektive individuelle målsætninger for fabrikanten eller fabrikanterne erstattes af en ændret målsætning for fabrikanten eller fabrikanterne, hvis der er en kreditoverførsel af forskelle i forbindelse med personbiler og lette erhvervskøretøjer mellem specifikke målsætninger (M1 eller N1) og specifikke emissioner (M1 eller N1). Ændringen defineres som følger: Forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og de specifikke emissioner i én kategori (M1 eller N1) med forskellen mellem en fabrikants specifikke emissionsmål og de specifikke emissioner i den anden

kategori (M1 eller N1). Hvis en kredithandel baseret på mængde i én kategori giver mulighed for at kompensere for overskridelsen i den anden kategori, anses kombinationen for at have opfyldt de to specifikke emissionsmål."

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32019R0631>)

Ændringsforslag 342

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a) I artikel 6 indsættes følgende stykke:

"Poolen kan omfatte

- den klasse af køretøjer registreret som M1 eller N1 fra den samme fabrikant

- den klasse af køretøjer registreret som M1 fra to eller flere fabrikanter

- den klasse af køretøjer registreret som N1 fra to eller flere fabrikanter

- den klasse af køretøjer registreret som M1 eller N1 fra to eller flere fabrikanter."

Or. de

Ændringsforslag 343

Danilo Oscar Lancini, Marco Dreosto, Simona Baldassarre, Silvia Sardone, Annalisa Tardino, Rosanna Conte, Gianantonio Da Re, Matteo Adinolfi, Marco Campomenosi

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a a (nyt)

aa) Følgende indsættes som stk.

"6aa. Efter anmodning fra en fabrikant tages der hensyn til CO₂-besparelser, der kommer fra brugen af bæredygtige og/eller avancerede bæredygtige brændstoffer. 2. Det samlede bidrag fra de besparelser kan være på op til [xx] g CO₂/km. 3. Senest tre måneder efter underretningen i henhold til artikel 7, stk. 4, underretter fabrikanten Kommissionen om: a) mængden og typen af bæredygtige og/eller avancerede bæredygtige brændstoffer fra en brændstofleverandør i en specifik medlemsstat og forbundet med køretøjernes gennemsnitlige brændstofforbrug siden ibrugtagning b) at det i litra a) omhandlede beløb er et supplement til de forpligtelser, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001 for brændstofleverandører i den specifikke medlemsstat c) CO₂-besparelserne fra leveringen af den i litra a) beregnede mængde af brændstof beregnet efter formelen i direktiv (EU) 2018/2001 d) at de køretøjer, der er omhandlet i litra a) er teknisk forenelige med brugen af typen af bæredygtige og/eller avancerede bæredygtige brændstoffer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 e) at de i litra a)-d) omhandlede oplysninger også er blevet indberettet til den kompetente myndighed i den specifikke medlemsstat i henhold til artikel 7, stk. 6."

Or. en

Ændringsforslag 344
Andreas Glück, Ulrike Müller

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a a (nyt)

Gældende ordlyd

10. Kommissionen *evaluerer* senest i 2023 **muligheden for at udvikle** en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, **der bringes i omsætning i Unionen**. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne **evaluering**, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag.

Ændringsforslag

aa) stk. 10 erstattes af følgende:

10. Kommissionen **udarbejder** senest i 2023 en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer **på EU-markedet**. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne **metode**, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag."

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0631-20211202>)

Ændringsforslag 345

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 – litra a a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 7 – stk. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Følgende stykke tilføjes:

"10a. Elbiler anses ud over kriterierne, der fremgår af forordning (EU) 2019/1020, også for at være bæredygtige, kun hvis de er udstyret med udskiftelige batterier."

Or. de

Ændringsforslag 346

Pascal Canfin, Michal Wiezik, Martin Hojsík, Nicolae Ștefănuță, Ondřej Knotek, Susana Solís Pérez, María Soraya Rodríguez Ramos

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 8a

Oprettelse af en dedikeret fond til de mest berørte aktører i bilindustriens værdikæde i hele EU

Senest [seks måneder efter datoen for nærværende forordnings ikrafttræden] fastsætter Kommissionen en dedikeret fond for omstilling til bilsektoren for at hjælpe med at afbøde de negative effekter for beskæftigelse og lokale økonomier. Fonden yder finansiel støtte til de aktører i bilindustriens værdikæde i EU, der er mest berørt af omstillingen, med fokus på små og mellemstore leverandører."

Or. en

Ændringsforslag 347

Sylvia Limmer, Laura Huhtasaari, Matteo Adinolfi, Danilo Oscar Lancini, Rosanna Conte

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1

Gældende ordlyd

Ændringsforslag

Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse **beregnes** efter **følgende formel:**

5b) Artikel 8, stk. 2, første afsnit, affattes således:

"Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse, som hidtil blev beregnet efter formlen (emissionsoverskridelse × 95 EUR) x antal nyregistrerede køretøjer, udsættes, indtil Kommissionen i henhold til artikel 1, stk. 3a, udvikler en omfattende

systematik til emissionsmålinger for køretøjer, som omfatter og tager fuldt ud højde for alle de emissioner, der opstår under produktionen af køretøjet, under kørslen, herunder emissioner i forbindelse med den dertil nødvendige energi og energikilder samt brændstofafhængige emissioner såsom bremse- og dækslitage samt i forbindelse med bortskaffelsen, og indeholder de hertil nødvendige ændringer af yderligere EU-lovgivning som f.eks. forordning (EU) 2018/842."

Or. de

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:02019R0631-20211202&from=EN>)

Ændringsforslag 348

Tiemo Wölken, Jens Geier, Mohammed Chahim, Cyrus Engerer, Sara Cerdas, Constanze Krehl, Rovana Plumb, Bernd Lange

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Artikel 8, stk. 4, affattes således:

"4. Beløbene fra afgifterne for emissionsoverskridelser bruges inden for rammerne af en udvidet fond for retfærdig omstilling til at støtte opkvalificering og omskoling af arbejdstagere i sektoren, for at koordinere og finansiere forebyggende og reaktive foranstaltninger for at behandle omstrukturering på lokalt og regionalt plan og bruges i tæt samråd med fagforeningernes og arbejdstagernes samarbejdsudvalg."

Or. en

Ændringsforslag 349

Sara Cerdas, Cyrus Engerer, Rovana Plumb, Mohammed Chahim, Jytte Guteland,
Petar Vitanov

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 8 – stk. 4

Gældende ordlyd

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i *Unionens almindelige budget*.

Ændringsforslag

5a) Artikel 8, stk. 4, affattes således:

"4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der *er afsat til Den Sociale Klimafond med det formål at sikre en retfærdig omstilling til en klimaneutral økonomi, navnlig for at afbøde eventuelle negative virkninger for beskæftigelsen af omstillingen i bilsektoren i hele Unionen, navnlig i de regioner og samfund, der er mest berørt af omstillingen.*"

Or. en

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2019.111.01.0013.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2019%3A111%3ATOC)

Ændringsforslag 350

Bas Eickhout

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) Artikel 8, stk. 4, affattes således:

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser udgør eksterne formålsbestemte indtægter, der er afsat i overensstemmelse med artikel 21, stk. 5, i finansforordningen, og tildeles Den Sociale Klimafond, der blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) .../... [forordningen om

Ændringsforslag 351
Radan Kanev

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 8 – stk. 4

Gældende ordlyd

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der *indgår i Unionens almindelige budget.*

Ændringsforslag

5a) Artikel 8, stk. 4, affattes således:

"4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der *er tildelt Den Sociale Klimafond med det formål at sikre en retfærdig omstilling til en klimaneutral økonomi og moderere eventuelle negative virkninger for beskæftigelsen af omstillingen i bilsektoren og andre nært forbundne sektorer i alle berørte medlemsstater. SMV'er, der er negativt påvirkede af omstillingen af bilsektoren, modtager støtte til afbødning af virkningerne for deres beskæftigelse og niveauet af deres økonomiske aktivitet.*"

(Dette ændringsforslag gælder for hele teksten)

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=EN>)

Ændringsforslag 352
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 9 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5b) Artikel 9, stk. 3, affattes således:
3. Den i denne artikels stk. 1 omhandlede liste skal for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022 også indeholde de EU-flådedækkende mål for 2025, 2026, 2025, 2027, 2029 og 2030, jf. artikel 1, henholdsvis stk. 4, 4a, 4b, 4c, 4d og 5, som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.1.1, 6.1.1a, 6.1.1b, 6.1.1c, 6.1.1d, og 6.1.2.

Or. en

Ændringsforslag 353

Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Petar Vitanov

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 9 – stk. 3

Gældende ordlyd

3. Den i denne artikels stk. 1 omhandlede liste skal, for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022, også indeholde følgende:

- a) de EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030, jf. artikel 1, henholdsvis stk. 4, og 5, som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.1.1 og 6.1.2
- b) værdierne for a_{2021} , a_{2025} og a_{2030} som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.2.

Ændringsforslag

5b) Artikel 9, stk. 3, affattes således:

"3. Den i denne artikels stk. 1 omhandlede liste skal, for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022, også indeholde følgende:

- a) de EU-flådedækkende mål for 2025, **2027** og 2030, jf. artikel 1, henholdsvis stk. 4, **4a** og 5, som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.1.1, **6.1.1a** og 6.1.2
- b) værdierne for a_{2021} , a_{2025} , **a** og a_{2030} som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.2."

Or. en

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2019.111.01.0013.01.DAN&toc=OJ%3AL%3A2019%3A111%3ATOC)

Ændringsforslag 354
Bas Eickhout

Forslag til forordning
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6
Forordning (EU) 2019/631
Artikel 10

Kommissionens forslag

(6) Artikel 10, *stk. 2, første punktum*,
affattes således:

*"Der kan indrømmes en undtagelse, som
der er ansøgt om i henhold til stk. 1, fra
de specifikke emissionsmål, og som
gælder til og med kalenderåret 2029."*

Ændringsforslag

6) Artikel 10 *udgår.*

Or. en

Begrundelse

Alle personbiler og lette erhvervskøretøjer bør i sidste ende være nulemissionskøretøjer, hvis Unionen skal opfylde sin målsætning om klimaneutralitet som fastsat i EU's klimalov. Der er ingen grund til at fortsætte undtagelserne for visse fabrikker.