Europäisches Parlament
2024-2029

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit
Ausschuss für Verkehr und Tourismus

2025/0421(COD)

23.6.2026

ÄNDERUNGSANTRÄGE 52 - 251

Entwurf eines Berichts
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Saubere Unternehmensfahrzeuge

Vorschlag für eine Verordnung
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Änderungsantrag 52
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab.

Or. en

Begründung

Der Vorschlag der Kommission ist zu komplex und bürokratisch. Die Einführung detaillierter und verbindlicher Anforderungen für die EU-Mitgliedstaaten und für verschiedene Fahrzeugklassen würde einen erheblichen Verwaltungsaufwand auf nationaler Ebene und auf EU-Ebene verursachen.

Darüber hinaus wird mit den Bestimmungen über die finanzielle Unterstützung gemäß Artikel 4 in die Haushaltspolitik der Mitgliedstaaten eingegriffen, insbesondere was die Besteuerung anbelangt, was erhebliche Bedenken hinsichtlich der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips aufwirft.

Änderungsantrag 53
Andreas Glück, Christine Singer, Engin Eroglu

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab.

Or. en

Änderungsantrag 54
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Vorschlag für eine Verordnung

–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab.

Or. en

Änderungsantrag 55
Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Angelika Niebler, Gheorghe Falcă, Flavio Tosi

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab.

Or. en

Änderungsantrag 56
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Viktória Ferenc, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab.

Or. en

Änderungsantrag 57
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab.

Or. en

Änderungsantrag 58
Alexandr Vondra
im Namen der ECR-Fraktion
Carlo Fidanza, Ondřej Krutílek

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab. 1. Es wird die Ansicht vertreten, dass der Vorschlag nicht mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar ist, da im Zuge des Vorschlags Verpflichtungen eingeführt werden, die über das zur Erreichung seiner Ziele erforderliche Maß hinausgehen, und da der Vorschlag den unterschiedlichen wirtschaftlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Bedingungen in den Mitgliedstaaten und den verschiedenen Arten von Flottennutzern, auch den Verkehrssegmenten, nicht angemessen Rechnung trägt. 2. Es wird festgestellt, dass es keine ausreichend belastbare und branchenspezifische Folgenabschätzung zu der wirtschaftlichen Belastung gibt, die der Vorschlag für die Unternehmensflotten aller Unternehmen, einschließlich KMU, mit sich bringen würde, und betont, dass die den Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen sich wahrscheinlich in

direkten oder indirekten Verpflichtungen für Flottenbetreiber und Dienstleister niederschlagen werden.3. Die Kommission wird aufgefordert, ihren Vorschlag zurückzuziehen. Das Parlament beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat der EU und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Or. en

Begründung

Der Vorschlag trägt den betrieblichen Gegebenheiten der Nutzer von Unternehmensflotten, einschließlich Straßenverkehrsunternehmen, nicht ausreichend Rechnung und ist nicht auf die Verfügbarkeit von Infrastruktur, die Fahrzeugversorgung und die wirtschaftlichen Bedingungen von KMU abgestimmt. Ohne eine belastbare branchenspezifische Folgenabschätzung könnten die den Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen de facto zu Kaufverpflichtungen führen, wodurch Unternehmen unverhältnismäßig stark belastet und Bedenken im Hinblick auf die Artikel 16 und 17 der Charta aufgeworfen werden.

Änderungsantrag 59
Adrian-George Axinia

Vorschlag für eine Verordnung
–

Vorschlag zur Ablehnung

Das Europäische Parlament lehnt den Vorschlag der Kommission ab. 1. Der Vorschlag trägt den betrieblichen Gegebenheiten der Nutzer von Unternehmensflotten, einschließlich Straßenverkehrsunternehmen, nicht ausreichend Rechnung und ist nicht auf die Verfügbarkeit von Infrastruktur, die Fahrzeugversorgung und die wirtschaftlichen Bedingungen von KMU abgestimmt. Ohne eine belastbare branchenspezifische Folgenabschätzung könnten die den Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen de facto zu Kaufverpflichtungen führen, wodurch Unternehmen unverhältnismäßig stark belastet und Bedenken im Hinblick auf

	die Artikel 16 und 17 der Charta aufgeworfen werden. 2. Es wird darauf hingewiesen, dass es keine ausreichend gründliche und branchenspezifische Folgenabschätzung gibt, in der auf die finanzielle Belastung eingegangen wird, die Unternehmen, die Unternehmensflotten aller Größen betreiben, einschließlich KMU, durch den Vorschlag auferlegt werden würde, und betont, dass die Anforderungen, die den Mitgliedstaaten auferlegt werden, höchstwahrscheinlich einen direkten oder indirekten Befolgungsaufwand für Flottenbetreiber und Dienstleister zur Folge haben werden.

Or. en

Änderungsantrag 60
Adrian-George Axinia

Entwurf einer legislativen Entschließung
Ziffer 2

Entwurf einer legislativen Entschließung	*Geänderter Text*
2. fordert die Kommission auf, ***es erneut zu befassen, falls sie seinen*** Vorschlag ***ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern***;	2. fordert die Kommission auf, ***ihren*** Vorschlag ***zurückzuziehen***;

Or. en

Änderungsantrag 61
Carlo Fidanza

Entwurf einer legislativen Entschließung
Ziffer 2

Entwurf einer legislativen Entschließung	*Geänderter Text*
2. fordert die Kommission auf, ***es erneut*** zu ***befassen***, ***falls sie seinen***	2. fordert die Kommission auf, ***ihren Vorschlag zurückzuziehen und durch***

Vorschlag ersetzt**, **entscheidend ändert oder beabsichtigt**, **ihn entscheidend** zu **ändern;	***Folgendes** zu **ersetzen:***
	– Leitlinien der Kommission zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten,
	– einen strukturierten Austausch über bewährte Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten,
	– gezielte finanzielle Anreize und Maßnahmen mit Blick auf die technische Unterstützung,
	– Empfehlungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen, einschließlich der Lade- und Betankungsinfrastruktur, der Netzreife, der Genehmigungsverfahren und des Zugangs zu Finanzmitteln. Im Wege eines solchen Ansatzes sollte die Ökologisierung von Unternehmensfahrzeugen gefördert werden, während gleichzeitig der Vielfalt der nationalen Marktbedingungen, der Infrastrukturreife, den Steuersystemen und den betrieblichen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten in vollem Umfang Rechnung getragen wird.
	Or. en

Änderungsantrag 62
Flavio Tosi

Vorschlag für eine Verordnung
Titel 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Vorschlag für ***eine VERORDNUNG*** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über saubere Unternehmensfahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR)	Vorschlag für ***eine RICHTLINIE*** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über saubere Unternehmensfahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR)
	Or. en

Begründung

Dieser Vorschlag sollte auf indikativen anstatt auf verbindlichen nationalen Zielen sowie auf nationalen Plänen und Maßnahmen beruhen, die von den Mitgliedstaaten konzipiert und umgesetzt werden, auch in Bereichen, die in engem Zusammenhang mit Entscheidungen der Mitgliedstaaten in den Bereichen Haushalt, Infrastruktur und Industriepolitik stehen. Ein solcher Rahmen lässt sich am besten durch eine Richtlinie schaffen, die den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit besser Rechnung trägt und den Mitgliedstaaten gleichzeitig die Flexibilität einräumt, gemeinsame Ziele unter Berücksichtigung der nationalen Gegebenheiten zu erreichen.

Änderungsantrag 63
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Titel 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Vorschlag für ***eine*** ***VERORDNUNG*** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über saubere Unternehmensfahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR)	Vorschlag für ***eine*** ***RICHTLINIE*** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über saubere Unternehmensfahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR)

Or. en

Begründung

The proposal should rely on indicative, not mandatory, national targets, plans and measures designed by Member States, notably in fiscal, infrastructure and industrial policy. A Directive better respects subsidiarity and proportionality, allowing flexibility in light of national circumstances. The reliance on national implementation confirms that a directly applicable Regulation is not required. More generally, given the significant differences across Member States, including regarding leasing models and economic conditions, a non-binding framework based on guidance, incentives and technical support would represent a more proportionate and effective approach than binding Union legislation.

Änderungsantrag 64
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Der Straßenverkehr ist der wichtigste Verkehrsträger in der Union, auf den im Jahr 2023 insgesamt 52,6 % des Güterverkehrs und 81,2 % des Personenverkehrs entfielen, während er für 22,6 % der Treibhausgasemissionen und 35 % der NOx-Emissionen in der Union verantwortlich ist.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 65
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) CO_2 ist kein klassischer lokaler Luftschadstoff wie Stickoxide, Feinstaub oder Kohlenmonoxid, sondern ein natürlicher Bestandteil der Atmosphäre und wird im Unionsrecht als Treibhausgas behandelt. Maßnahmen zur Verringerung von CO_2-Emissionen können erhebliche Auswirkungen auf Unternehmen, industrielle Wertschöpfung, Eigentumsnutzung, Mobilität und Wettbewerbsfähigkeit haben. Daher müssen solche Maßnahmen auf einer transparenten Folgenabschätzung beruhen, verhältnismäßig sein und einen nachweisbaren zusätzlichen Nutzen für die Erreichung der angestrebten Klimaziele erbringen.

Or. de

Begründung

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen erfordern eine strenge Verhältnismäßigkeitsprüfung sowie einen klar nachgewiesenen Nutzen.

Änderungsantrag 66
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die Notwendigkeit von Maßnahmen im Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt.	***entfällt***

[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj

).

[5] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Änderungsantrag 67
Kai Tegethoff, Virginijus Sinkevičius

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die ***Notwendigkeit*** von Maßnahmen im ***Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt***.	(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und ***aufgezeigt, dass*** die ***beschleunigte Einführung*** von ***emissionsfreien Fahrzeugen in***

Unternehmensflotten der europäischen Automobilindustrie zugutekommen und die verkehrsbedingten Emissionen weiter verringern wird. In der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „AccelerateEU – Bezahlbare und sichere Energie durch beschleunigte Maßnahmen“ werden die Gefahren der Abhängigkeit Europas von Einfuhren fossiler Brennstoffe hervorgehoben und es wird dafür plädiert, den Übergang zur Elektromobilität als strukturellen Weg zur Verringerung der Erdölabhängigkeit Europas im Verkehrsbereich und zur Senkung der Energiekosten für Verbraucher und Unternehmen zu beschleunigen.

---

[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der

---

[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der

Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.	Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Änderungsantrag 68
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler, Letizia Moratti

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die Notwendigkeit von Maßnahmen im Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt.	(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die Notwendigkeit von Maßnahmen im Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt. ***Wie im Draghi-Bericht dargelegt, handelt es sich bei der Dekarbonisierung und der Wettbewerbsfähigkeit nicht um widersprüchliche Ziele. Bei dem Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität sollte daher die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie erhalten, der Grundsatz der Technologieneutralität gewahrt und die Erschwinglichkeit für***

	Verbraucher und Flottenbetreiber berücksichtigt werden.
[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).	[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).
[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).	[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).
[5] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.	[5] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.
[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.	[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Änderungsantrag 69
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die Notwendigkeit von Maßnahmen im Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt.	(2) In der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal[3] und in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] werden die Schritte zur Klimaneutralität bis 2050 dargelegt und es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber 1990) gesenkt werden müssen. Im ***Rahmen der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität werden entschlossene Maßnahmen gefordert, um das Verkehrsaufkommen verstärkt auf nachhaltige Verkehrsträger zu verlagern. Im*** Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie[5] und im Deal für eine saubere Industrie[6] wird die Bedeutung der Automobilindustrie für die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union unterstrichen und die Notwendigkeit von Maßnahmen im Zusammenhang mit Unternehmensfahrzeugen aufgezeigt.
[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).	[3] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).
[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).	[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).
[5] Mitteilung der Kommission an das	[5] Mitteilung der Kommission an das

Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final vom 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung (COM(2025) 85 final vom 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Begründung

In dieser Verordnung sollte ausdrücklich auf wesentliche EU-Strategien für urbane Mobilität wie den Rahmen für nachhaltige urbane Mobilität und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität Bezug genommen werden. In diesen Rahmen werden emissionsfreie Fahrzeuge anerkannt, während zugleich die aktive Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden, um den Verkehrsfluss und die Luftqualität zu verbessern. Bei vielen Städtereisen ist die Umstellung auf diese alternativen Verkehrsträger effizienter als der bloße Austausch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, weshalb diese Verordnung für die lokale Mobilitätsplanung und die Lebensqualität in der Stadt von wesentlicher Bedeutung ist.

Änderungsantrag 70
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Die Einstufung eines Fahrzeugs als sauber darf nicht allein auf das Fehlen lokaler Auspuffemissionen gestützt werden. Maßgeblich müssen die vollständigen Lebenszykluswirkungen sein, einschließlich Fahrzeugproduktion, Batterieherstellung, Rohstoffgewinnung, Energieerzeugung, Strommix, Kraftstoffbereitstellung, Nutzung,

Wartung, Recycling und Entsorgung. Die Kommission ist nach Artikel 7a der Verordnung (EU) 2019/631 verpflichtet, eine gemeinsame Methodik der Union zur Bewertung und konsistenten Berichterstattung der vollständigen Lebenszyklus-CO_2-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen vorzulegen. Solange diese Methodik nicht vorliegt, angewandt und in die Folgenabschätzung dieser Verordnung integriert wurde, darf keine Antriebstechnologie regulatorisch privilegiert oder benachteiligt werden. Eine Verordnung, die Batterie- und andere sogenannte Null-Emissionsfahrzeuge bereits vor Anwendung dieser Methodik privilegiert, nimmt das Ergebnis der Bewertung vorweg und widerspricht evidenzbasierter Gesetzgebung, Technologieneutralität und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Or. de

Begründung

Die Kommission darf keine technologiespezifische Quote schaffen, bevor die von ihr geschuldete Lebenszyklusmethodik vorliegt und angewandt wurde. Der Auspuffansatz bildet die tatsächlichen Umweltwirkungen von Fahrzeugen nicht vollständig ab.

Änderungsantrag 71
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Mit den Verordnungen (EU) 2019/631[7] und (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates[8] wurden Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung neuer Straßenfahrzeuge festgelegt, um dazu beizutragen, dass die von der Union	***entfällt***

angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen erreicht wird. In der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[9] sind nationale Zielvorgaben für den Anteil der im Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedstaaten öffentlich beschafften sauberen Fahrzeuge für zwei Fünfjahreszeiträume festgelegt. Diese gelten für sämtliche Fahrzeuge, die von einem öffentlichen Auftraggeber oder einem Auftraggeber beschafft werden.

---

[7] Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Or. en

Änderungsantrag 72
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Mit den Verordnungen (EU) 2019/631[7] und (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates[8] wurden Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung neuer Straßenfahrzeuge festgelegt, um dazu beizutragen, dass die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen erreicht wird. In der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[9] sind nationale Zielvorgaben für den Anteil der im Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedstaaten öffentlich beschafften sauberen Fahrzeuge für zwei Fünfjahreszeiträume festgelegt. Diese gelten für sämtliche Fahrzeuge, die von einem öffentlichen Auftraggeber oder einem Auftraggeber beschafft werden.	(3) Mit den Verordnungen (EU) 2019/631[7] und (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates[8] wurden Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung neuer Straßenfahrzeuge festgelegt, um dazu beizutragen, dass die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen erreicht wird. ***Bei der laufenden Überprüfung dieses Rahmens wird zusätzliche regulatorische Flexibilität in Erwägung gezogen, um die Einhaltung dieses Ziels zu erleichtern und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu wahren und einen technologieneutralen Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität zu fördern. Daher sollte für Übereinstimmung mit dem eingeführten Ansatz gesorgt werden, der Flexibilität, Technologieneutralität und die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit bietet.*** In der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[9] sind nationale Zielvorgaben für den Anteil der im Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedstaaten öffentlich beschafften sauberen Fahrzeuge für zwei Fünfjahreszeiträume festgelegt. Diese gelten für sämtliche Fahrzeuge, die von einem öffentlichen Auftraggeber oder einem Auftraggeber beschafft werden.
[7] Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue	[7] Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue

Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Or. en

Änderungsantrag 73
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Unternehmensfahrzeuge bilden keinen Randmarkt, sondern einen der zentralen Beschaffungsmärkte der europäischen Wirtschaft. Ein Eingriff in dieses Segment beeinflusst nicht nur einzelne Flottenentscheidungen, sondern die gesamte Marktarchitektur: Produktionsplanung der Hersteller, Modellangebot, Leasingraten, Restwerte, Gebrauchtwagenmärkte, Fahrzeugverfügbarkeit, Lade- und

Netzinfrastruktur sowie Investitionsentscheidungen von Unternehmen. Eine politisch festgelegte Quote verschiebt Nachfrage künstlich von Verbrennungsmotoren hin zu Batterie- und Niedrigemissionsfahrzeugen, unabhängig davon, ob Markt, Infrastruktur, Strompreise, Nutzerprofile, Fahrzeugangebot und betriebliche Anforderungen diese Verschiebung tragen können. Dadurch drohen Ungleichgewichte sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite, insbesondere Angebotsengpässe, steigende Preise, höhere Leasingraten, Restwertverluste, eine längere Nutzung alter Fahrzeuge und eine Verdrängung marktwirtschaftlicher Investitionsentscheidungen.

Or. de

Begründung

Die Verordnung betrifft einen der wichtigsten Nachfragekanäle des europäischen Automobilmarkts. Damit wirkt sie unmittelbar auf Hersteller, Zulieferer, Leasingmärkte, Gebrauchtwagenpreise und Unternehmensinvestitionen.

Änderungsantrag 74
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Jedes Jahr werden rund 10 Millionen neue Personenkraftwagen und 1,5 Millionen neue leichte Nutzfahrzeuge in der Union zugelassen. Rund 60 % der Personenkraftwagen und 90 % der leichten Nutzfahrzeuge sind auf juristische Personen zugelassene Unternehmensfahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Fahrzeugtypen und	***entfällt***

Einsatzarten, unter anderem: Fahrzeuge, die auf Leasing- und Mietunternehmen zugelassen werden; Personenkraftwagen, die Unternehmen ihren Beschäftigten als Sachleistung zur Verfügung stellen; Fahrzeuge, die von Spediteuren, Taxi-, Ride-Hailing- und Carsharing-Unternehmen zur Erbringung von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen eingesetzt werden; Fahrzeuge, die für eigene Zwecke eingesetzt werden, Fahrzeuge, mit denen die Geschäftsleitung eines Unternehmens zu Sitzungen gefahren wird, oder Vertriebsfahrzeuge; Schauraum- und Testfahrzeuge, die in Autohäusern bereitstehen.

Or. en

Änderungsantrag 75
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Jedes Jahr werden rund 10 Millionen neue Personenkraftwagen und 1,5 Millionen neue leichte Nutzfahrzeuge in der Union zugelassen. Rund 60 % der Personenkraftwagen und 90 % der leichten Nutzfahrzeuge sind auf juristische Personen zugelassene Unternehmensfahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Fahrzeugtypen und Einsatzarten, unter anderem: Fahrzeuge, die auf Leasing- und Mietunternehmen zugelassen werden; Personenkraftwagen, die Unternehmen ihren Beschäftigten als Sachleistung zur Verfügung stellen; Fahrzeuge, die von Spediteuren, Taxi-, Ride-Hailing- und Carsharing-	(4) Jedes Jahr werden rund 10 Millionen neue Personenkraftwagen und 1,5 Millionen neue leichte Nutzfahrzeuge in der Union zugelassen. Rund 60 % der Personenkraftwagen und 90 % der leichten Nutzfahrzeuge sind auf juristische Personen zugelassene Unternehmensfahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Fahrzeugtypen und Einsatzarten, unter anderem: Fahrzeuge, die auf Leasing- und Mietunternehmen zugelassen werden; Personenkraftwagen, die Unternehmen ihren Beschäftigten als Sachleistung zur Verfügung stellen; Fahrzeuge, die von Spediteuren, Taxi-, Ride-Hailing- und Carsharing-

Unternehmen zur Erbringung von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen eingesetzt werden; Fahrzeuge, die für eigene Zwecke eingesetzt werden, Fahrzeuge, mit denen die Geschäftsleitung eines Unternehmens zu Sitzungen gefahren wird, oder Vertriebsfahrzeuge; Schauraum- und Testfahrzeuge, die in Autohäusern bereitstehen.	Unternehmen zur Erbringung von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen eingesetzt werden; Fahrzeuge, die für eigene Zwecke eingesetzt werden, Fahrzeuge, mit denen die Geschäftsleitung eines Unternehmens zu Sitzungen gefahren wird, oder Vertriebsfahrzeuge; Schauraum- und Testfahrzeuge, die in Autohäusern bereitstehen. ***Bestimmte Kategorien von Unternehmensfahrzeugen, insbesondere Fahrzeuge, die auf Anbieter von Kurzzeit-Fahrzeugvermietungen zugelassen sind, sowie Fahrzeuge, die auf Leasing-, Mietkauf-, Miet- oder Verbraucherfinanzierungsunternehmen zugelassen sind, weisen spezifische Betriebs- und Marktmerkmale auf, darunter eine Kundenstruktur, die häufig aus KMU besteht, saisonale Nachfragemuster und Anforderungen bezüglich der grenzüberschreitenden Mobilität. Diese Merkmale unterscheiden sie von anderen Segmenten von Unternehmensflotten und sollten daher vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.***

Or. en

Änderungsantrag 76
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Jedes Jahr werden rund 10 Millionen neue Personenkraftwagen ***und 1,5 Millionen neue leichte Nutzfahrzeuge*** in der Union zugelassen. Rund 60 % der Personenkraftwagen ***und 90 % der leichten Nutzfahrzeuge*** sind auf juristische Personen zugelassene Unternehmensfahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Fahrzeugtypen und Einsatzarten, unter anderem: Fahrzeuge,	(4) Jedes Jahr werden rund 10 Millionen neue Personenkraftwagen in der Union zugelassen. Rund 60 % der Personenkraftwagen sind auf juristische Personen zugelassene Unternehmensfahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Fahrzeugtypen und Einsatzarten, unter anderem: Fahrzeuge, die auf Leasing- und Mietunternehmen zugelassen werden; Personenkraftwagen,

die auf Leasing- und Mietunternehmen zugelassen werden; Personenkraftwagen, die Unternehmen ihren Beschäftigten als Sachleistung zur Verfügung stellen; Fahrzeuge, die von Spediteuren, Taxi-, Ride-Hailing- und Carsharing-Unternehmen zur Erbringung von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen eingesetzt werden; Fahrzeuge, die für eigene Zwecke eingesetzt werden, Fahrzeuge, mit denen die Geschäftsleitung eines Unternehmens zu Sitzungen gefahren wird, oder Vertriebsfahrzeuge; Schauraum- und Testfahrzeuge, die in Autohäusern bereitstehen.	die Unternehmen ihren Beschäftigten als Sachleistung zur Verfügung stellen; Fahrzeuge, die von Spediteuren, Taxi-, Ride-Hailing- und Carsharing-Unternehmen zur Erbringung von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen eingesetzt werden; Fahrzeuge, die für eigene Zwecke eingesetzt werden, Fahrzeuge, mit denen die Geschäftsleitung eines Unternehmens zu Sitzungen gefahren wird, oder Vertriebsfahrzeuge; Schauraum- und Testfahrzeuge, die in Autohäusern bereitstehen.

Or. fr

Änderungsantrag 77
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Die europäische Automobilindustrie ist eine Schlüsselindustrie der Union. Sie umfasst Hersteller, Zulieferer, Maschinenbau, Werkstätten, Leasinggesellschaften, Handel, Forschung, Entwicklung, Logistik und zahlreiche regionale Wertschöpfungsketten. Sie wurde bereits durch CO_2-Flottenregulierung, das faktische Auslaufen neuer Verbrennerzulassungen ab 2035, hohe Energiepreise, zunehmende internationale Konkurrenz, schwache Nachfrage in einzelnen E-Fahrzeugsegmenten, Rohstoffabhängigkeiten und regulatorische Unsicherheit erheblich belastet. Eine zusätzliche Verordnung, die große Teile der Unternehmensnachfrage politisch in Richtung einer bestimmten Technologie lenkt, kann bestehende

Belastungen verstärken, Investitionsentscheidungen verzerren, Zulieferer gefährden, Arbeitsplätze belasten und industrielle Wertschöpfung aus der Union verdrängen. Diese Verordnung darf daher nicht angewandt werden, solange die Auswirkungen auf Produktion, Beschäftigung, Zulieferketten, Standortentscheidungen, Fahrzeugpreise, Restwerte, Gebrauchtwagenmärkte und Wettbewerbsfähigkeit nicht vollständig geprüft und fortlaufend überwacht werden.

Or. de

Begründung

Die Verordnung kommt zusätzlich zu bestehenden Belastungen der Automobilindustrie. Sie darf nicht zu weiterer Deindustrialisierung, Arbeitsplatzverlusten oder strategischen Fehlallokationen führen.

Änderungsantrag 78
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) In den von Tourismus abhängigen Volkswirtschaften von Inseln spielen Mietflotten, Taxis und Mobilitätsdienstleister eine zentrale Rolle mit Blick auf die Wirtschaftstätigkeit und die Anbindung. Der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in diesen Branchen sollte daher durch gezielte Finanzierungsinstrumente, den Aufbau der Infrastruktur und spezielle Übergangszeiträume unterstützt werden, wenn dies durch objektive Marktzwänge gerechtfertigt ist.

Or. en

Änderungsantrag 79
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 80
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc,

Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen. ***Diese Maßnahmen dürfen jedoch weder zu einem unverhältnismäßigen Anstieg der Flottenerneuerungskosten für die Unternehmen führen noch die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftszweige Verkehr und Logistik der EU beeinträchtigen. Die Maßnahmen erfordern auch eine Berücksichtigung der industriellen Gegebenheiten, der Elektrifizierungsmöglichkeiten und der wirtschaftlichen und betrieblichen Zwänge, die für die verschiedenen Segmente des Wirtschaftszweigs Unternehmensfahrzeuge typisch sind.***

Änderungsantrag 81
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen ***CO_2- und*** Kraftstoffeinsparungen ***sowie zur Verringerung des für die Umwelt*** und ***die menschliche Gesundheit schädlichen Feinstaubs und zu*** Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen. ***Im Zuge des schnelleren Durchsatzes von emissionsfreien Unternehmensfahrzeugen auf dem Gebrauchtwagenmarkt kann dazu beigetragen werden, die Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit von emissionsfreien Mobilitätslösungen für Haushalte mit niedrigem und***

mittlerem Einkommen und andere Verkehrsnutzer, die auf den Gebrauchtwagenmarkt angewiesen sind, zu verbessern.

Or. en

Änderungsantrag 82
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und ***emissionsarmer Fahrzeuge in*** der ***Union voranzubringen*** und ***die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union*** zu ***beschleunigen***. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen***, ihrer schnelleren Überführung in den Gebrauchtwagenmarkt*** und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, ***in der Union*** die Einführung emissionsfreier ***Fahrzeuge*** und ***die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen sowie die Verringerung*** der ***Luftverschmutzung zu beschleunigen*** und ***emissionsfreie Fahrzeuge zugleich für Haushalte mit mittlerem und niedrigem Einkommen erschwinglicher*** zu ***machen***. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den

derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.

Or. en

Änderungsantrag 83
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge ***– wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist***. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in ***diesen*** Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.

Or. en

Begründung

Fahrzeuge, die für Taxi- und Fahrdienstvermittlungsdienste genutzt werden, sind zum größten Teil auf einzelne Fahrer und KMU zugelassen, die in der Richtlinie bewusst vom Anwendungsbereich ausgenommen sind. Im Zuge der Nennung dieser Dienste in einer

Erwägung werden die Mitgliedstaaten dazu angehalten, Maßnahmen auf ein Segment auszurichten, das durch die operativen Bestimmungen nicht erfasst wird.

Änderungsantrag 84
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in der Union voranzubringen und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.

Or. en

Begründung

While CO_2 standards already mandate that 90% of new cars and vans must be zero-emission by 2035 therefore, including low-emission vehicles like hybrids in the Regulation is counterproductive. Not only do these vehicles underperform in real-world emissions and flood the second-hand market, but the original rationale for proposing this specific regulation

was precisely to assist carmakers in achieving their CO_2 targets more efficiently. Such legislation would allow manufacturers to meet these regulatory requirements significantly faster and with greater certainty than low-emission alternatives, effectively combining climate objectives with industrial competitiveness. The Regulation's scope should be limited strictly to Zero-Emission Vehicles (ZEVs). This requires amending Recital 12 and the Annex to remove "low emission vehicles" from combined targets, ensuring the 69% EU goal applies exclusively to ZEVs and deleting redundant minimum targets.

This strict alignment avoids policy contradictions, strengthens global leadership, reduces fuel imports, and secures investment for a fair transition.

Änderungsantrag 85
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union ***voranzubringen*** und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen***. Dieses Potenzial wird jedoch derzeit nicht voll ausgeschöpft***. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen	(5) Aufgrund des hohen Anteils von Unternehmensfahrzeugen an den neu zugelassenen Fahrzeugen und der besonderen Merkmale ihres Betriebs bergen auf Unternehmensfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union ***zu fördern*** und die Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen in der Union zu beschleunigen. Unternehmensfahrzeuge sind aufgrund ihrer im Allgemeinen höheren jährlichen Kilometerleistung für einen vergleichsweise höheren Anteil der Emissionen verantwortlich als Privatfahrzeuge – wie dies etwa bei einigen Unternehmensflotten wie jenen von Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen der Fall ist. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in diesen Flotten mit hoher Kilometerleistung würde in der Praxis zu beträchtlichen Kraftstoffeinsparungen und

Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.	Emissionssenkungen im Vergleich zu den derzeitigen Entwicklungstendenzen führen.

Or. en

Änderungsantrag 86
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) Die Festlegung übermäßig ambitionierter Ziele ohne ausreichende vorherige Folgenabschätzung und ohne Berücksichtigung der industriellen Gegebenheiten, der geopolitischen Zwänge und der damit verbundenen strategischen Abhängigkeiten in Verbindung mit regulatorischer Instabilität, erhöhter Steuerbelastung, einem Rückgang der Kaufunterstützung und der Infrastrukturinvestitionen sowie Unterbrechungen der Lieferketten haben dazu beigetragen, dass der Absatz von Neufahrzeugen auf dem Unionsmarkt seit 2019 um etwa 20 % zurückgegangen ist. Durch diese Ziele wurde folglich dazu beigetragen, dass die Fahrzeugflotte in der Union seit 2019 um etwa ein weiteres Jahr gealtert ist. Diese Verlangsamung der Erneuerung einer Flotte von rund 250 Millionen Fahrzeugen durch Ersetzung durch sauberere Fahrzeuge hat sich negativ auf die Verringerung der CO_2-Emissionen ausgewirkt.

Or. fr

Änderungsantrag 87
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli,

Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 88
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und	***entfällt***

Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen.

Or. en

Änderungsantrag 89
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. ***Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher*** zu ***einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher*** Fahrzeuge ***auf dem*** Gebrauchtwagenmarkt ***führen und es für Bürgerinnen*** und ***Bürger*** und ***Unternehmen erschwinglicher machen***, ***Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO, freisetzen*** und ***weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie*** und ***emissionsarme*** Fahrzeuge ***zu ersetzen***.	(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. ***Bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen war dies jedoch nicht der Fall, da die Restwerte stetig sinken, was*** zu ***deutlich längeren Haltezeiten dieser*** Fahrzeuge ***führt.***
	Ein gut funktionierender

Gebrauchtwagenmarkt für emissionsfreie Fahrzeuge hängt von erschwinglichen und zugänglichen Wartungs- und Reparaturdienstleistungen ab. Die Förderung kostenwirksamer Reparatur-, Wartungs- und Batteriedienstleistungen durch unabhängige Wirtschaftsakteure trägt zu verbesserten Restwerten, niedrigeren Gesamtbetriebskosten und einem größeren Vertrauen der gewerblichen und privaten Käufer bei.

Die Einführung eines Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge ***wird im Rahmen dieser Richtlinie ebenfalls gefördert***.

Or. en

Begründung

Niedrige Restwerte und hohe Reparaturkosten sind nach wie vor wesentliche Hindernisse für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen, was insbesondere durch den Austausch von Batterien und Kosten durch die benötigten Fachkräfte bedingt ist. Ein besserer Zugang zu kostenwirksamen Reparatur-, Wartungs- und Batteriedienstleistungen würde die Gesamtbetriebskosten senken, das Vertrauen in gebrauchte Elektrofahrzeuge stärken und einen zuverlässigen Markt für gebrauchte emissionsfreie Fahrzeuge fördern, wodurch Verbesserungen mit Blick auf die Erschwinglichkeit und Nachfrage erzielt werden.

Änderungsantrag 90
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. ***Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit***	(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. ***Bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen war dies jedoch nicht der Fall***, ***da*** die ***ständig sinkenden Restwerte zu deutlich***

solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, ***Fahrzeuge mit Technologien,*** die ***mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme*** Fahrzeuge ***zu ersetzen***.	***längeren Haltezeiten der*** Fahrzeuge ***führen***.

Or. en

Begründung

In den letzten etwa drei Jahren haben Leasing- und Mietunternehmen die Haltedauer für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge aufgrund kontinuierlich sinkender Restwerte stetig erhöht. Wenn die Restwerte kontinuierlich sinken, wirkt sich dies negativ auf die Betriebskosten des Fahrzeugs aus, da Leasing- und Mietunternehmen die Leasing- und Miethaltedauer (erheblich) verlängern müssen, was die Überführung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen in den Gebrauchtmarkt verlangsamt und den Absatz neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge verringert.

Änderungsantrag 91
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit	(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit

Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen.	Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen. ***Durch den sinkenden Restwert von Elektrofahrzeugen, der insbesondere mit der Ungewissheit in Bezug auf die Haltbarkeit von Batterien zusammenhängt, kann sich jedoch die Haltedauer von Fahrzeugen durch Unternehmen verlängern und die Dynamik des Gebrauchtwagenmarkts eingeschränkt werden. Da die Weitergabe von Elektrofahrzeugen an Privatpersonen eine der wichtigsten Grundlagen dieser Regelung zur Elektrifizierung des bestehenden Fahrzeugbestands darstellt, ist daher sicherzustellen, dass tatsächlich ein Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge entsteht, auf dem dem Restwert eines gebrauchten Elektrofahrzeugs Rechnung getragen wird. Zu diesem Zweck muss bei der regelmäßigen Bewertung dieser Regelung alle zwei Jahre und erforderlichenfalls bei ihrer Überarbeitung berücksichtigt werden, was die Studien über den Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge besagen und ob auf diesem Markt eine echte Nachfrage geschaffen werden konnte.***
	Or. fr

Änderungsantrag 92
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und	(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und

Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für ***Bürgerinnen und*** Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen.

Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge zu ersetzen. ***Um das Vertrauen der Verbraucher zu stärken und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes für emissionsfreie Fahrzeuge zu unterstützen, sollten zuverlässige und transparente Informationen über den Alterungszustand der Elektrofahrzeugbatterie für Endnutzer im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/1542 kostenlos und leicht zugänglich sein.***

Or. en

Änderungsantrag 93
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für	(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürger und Unternehmen***, einschließlich***

Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie ***und emissionsarme*** Fahrzeuge zu ersetzen.

Selbständigen, erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie Fahrzeuge zu ersetzen.

Or. en

Änderungsantrag 94
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für ***Bürgerinnen und*** Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie ***und emissionsarme*** Fahrzeuge zu ersetzen.	(6) Zudem erreichen Unternehmensfahrzeuge im Allgemeinen viel schneller den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge; so werden insbesondere Mietfahrzeuge häufig innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge häufig nach drei bis fünf Jahren weiterverkauft. Ein höherer Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge würde daher zu einer weitaus schnelleren Verfügbarkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen und es für Bürger und Unternehmen erschwinglicher machen, Fahrzeuge mit Technologien, die mehr CO_2 freisetzen und weniger umweltverträglich sind, durch emissionsfreie Fahrzeuge zu ersetzen.

Or. en

Änderungsantrag 95
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) Zuverlässige und transparente Informationen über den Alterungszustand von Elektrofahrzeugbatterien sind für das Vertrauen der Verbraucher, die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts und die Verwirklichung der Ziele der Kreislaufwirtschaft entscheidend. Da die Methoden für die unabhängige Bewertung und Überprüfung stetig weiterentwickelt werden, könnten künftig Maßnahmen der Union erforderlich sein, damit einheitliche und interoperable Ansätze in der gesamten Union gewährleistet sind. Durch die Manipulation oder falsche Darstellung von Informationen über den Alterungszustand von Elektrofahrzeugbatterien könnten das Vertrauen der Verbraucher und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes für emissionsfreie Fahrzeuge untergraben werden.

Or. en

Änderungsantrag 96
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) In der Mitteilung der Kommission über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität heißt es, dass öffentliche und private Organisationen wie Unternehmen, Krankenhäuser, Schulen oder Tourismuseinrichtungen ermutigt werden sollten, Pläne und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement zu entwickeln, mit denen emissionsarme und emissionsfreie Arten der Mobilität

wie öffentliche Verkehrsmittel, aktive Mobilität oder gemeinsame Mobilität gefördert werden.

Or. en

Änderungsantrag 97
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) Um einen gerechten Übergang in der gesamten Union zu gewährleisten, sollte die Entwicklung eines funktionierenden Gebrauchtwagenmarkts mittels politischer Maßnahmen zur Förderung der Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen erleichtert werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte kleineren Mitgliedstaaten und Mitgliedstaaten in Randlage gewidmet werden, in denen erschwingliche emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge nach wie vor begrenzt verfügbar sind.

Or. en

Begründung

Kleinere und periphere Märkte sind in erheblichem Maße vom Zustrom an Gebrauchtfahrzeugen abhängig. Ohne eine angemessene Verfügbarkeit von Gebrauchtwaren besteht die Gefahr, dass der Übergang zu einem ungleichen Zugang zu Lösungen für saubere Mobilität in den Mitgliedstaaten führt.

Änderungsantrag 98
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

(6b) Der Übergang zu emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen sollte sich nicht negativ auf die Verfügbarkeit von Fahrzeugmodellen mit Rechtslenkung oder von erschwinglichen Fahrzeugklassen in Mitgliedstaaten auswirken, die auf solche Konfigurationen angewiesen sind. Hersteller und Marktteilnehmer sollten einen angemessenen Markzugang für emissionsfreie Fahrzeuge sowohl mit Links- als auch mit Rechtslenkung gewährleisten.

Or. en

Begründung

Einige Mitgliedstaaten sind mit strukturellen Lieferengpässen konfrontiert, die auf geringere Produktionszahlen von Fahrzeugen mit Rechtslenkung zurückzuführen sind. Der Übergang sollte den Zugang zu erschwinglichen sauberen Fahrzeugen auf diesen Märkten nicht einschränken.

Änderungsantrag 99
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten	***entfällt***

ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

Or. en

Änderungsantrag 100
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben

Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. ***Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge*** mit ***hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern*** und ***die effiziente Allokation*** der ***emissionsfreien*** und ***emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen*** und ***einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.***

Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. ***Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin über Flexibilität verfügen, wenn es gilt, die am besten geeignete Kombination aus steuerlichen, regulatorischen und marktbezogenen Maßnahmen im Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Technologieneutralität festzulegen. Bei einem Übergang sollten immer die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und die Bedürfnisse kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigt werden. Das Tempo der Flottenerneuerung hängt von einer angemessenen Lade- und Betankungsinfrastruktur, der Netzkapazität und der Nachfrage der Verbraucher ab. Ein verstärkter Austausch über bewährte Verfahren*** und ***eine freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten sollten*** daher ***Vorrang haben, wobei die nationalen Zuständigkeiten in*** den ***Bereichen Steuer-*** und ***Verkehrspolitik zu wahren sind***.

Or. en

Änderungsantrag 101
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. ***Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale***	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese ***Erfahrungen zeigen, dass die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer*** Fahrzeuge ***durch gut gestaltete nationale Anreize und haushaltspolitische Rahmen, im Rahmen derer die nationalen Marktbedingungen*** und ***die Infrastrukturreife berücksichtigt werden***, ***wirksam unterstützt und gefördert werden können. Die Mitgliedstaaten sollten daher über ausreichende Flexibilität verfügen, um*** im ***Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nicht verbindliche Maßnahmen festzulegen***, ***die auf ihre eigenen wirtschaftlichen, industriellen*** und ***mobilitätspolitischen Gegebenheiten zugeschnitten sind. Der Übergang der Unternehmensflotten sollte in erster Linie auf nationaler Ebene durch geeignete***

Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und ***die effiziente Allokation*** der ***emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist*** ein ***kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen***.	***Anreize und förderliche Bedingungen vorangetrieben werden, die an die nationalen Gegebenheiten angepasst sind. Zur Unterstützung dieser Bemühungen könnte ein Mechanismus für den Austausch über bewährte Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten eingerichtet werden.***

Or. en

Änderungsantrag 102
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste ***und die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur***, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat

Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. ***Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen.*** Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen ***und außerhalb der Union hergestellte Fahrzeuge*** weiter gefördert. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen***, wobei den spezifischen industriellen, wirtschaftlichen und kommerziellen Gegebenheiten der verschiedenen Segmente des Automobilmarkts in vollem Umfang Rechnung zu tragen ist. Die konkrete Umsetzung dieses Übergangs erfordert Investitionen, die den sowohl auf der Ebene der Union als auch auf der Ebene der Mitgliedstaaten verfolgten Zielen entsprechen. Die Entwicklung einer zugänglichen und auf die Bedürfnisse der Unternehmen zugeschnittenen Ladeinfrastruktur, insbesondere an wichtigen Mobilitätsknotenpunkten wie Bahnhöfen, Flughäfen, Logistikknotenpunkten und Parkplätzen, ist nach wie vor eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge.***

Or. fr

Änderungsantrag 103
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von

Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und ***örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste***, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden***. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder*** für ***gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier*** und ***emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt***, ***was*** die ***Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert***. ***Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale*** Maßnahmen ***den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern*** und ***die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung*** für ***wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen***. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und ***der Aufbau einer Ladeinfrastruktur und einer Infrastruktur für alternative Betankung***, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden***, wohingegen nationale Maßnahmen, etwa verbindliche Ziele*** für ***den Erwerb*** und ***die Erneuerung von Fahrzeugflotten***, die ***Verbreitung*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***tatsächlich verlangsamt haben***. ***Diese*** Maßnahmen ***sind jedoch nicht ausreichend*** und ***außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Unter diesen Umständen ist nicht*** für ***gleiche Wettbewerbsbedingungen gesorgt***. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene***, das auf Leitlinien für bewährte Verfahren basiert,*** erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

Or. en

Begründung

Begründung: Investitionen in die Ladeinfrastruktur waren ein entscheidender Faktor für eine stärkere Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, wohingegen sich andere Maßnahmen, die in dem Berichtsentwurf vorgeschlagen werden, insbesondere die Flottenbeschaffungsziele für Unternehmen, wie sie in Frankreich eingeführt wurden,

nachteilig auf die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und die Automobilindustrie ausgewirkt haben, indem sie dazu geführt haben, dass der Gesamtmarkt für Unternehmensfahrzeuge schrumpft. Aufgrund nationaler Zulassungsanforderungen kaufen Unternehmen Unternehmensfahrzeuge auf nationalen Märkten und nicht im grenzüberschreitenden Rahmen.

Änderungsantrag 104
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und ***örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste***, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden***. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder*** für ***gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier*** und ***emissionsarmer Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt***, ***was*** die ***Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert***. ***Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale***	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und ***der Aufbau einer Ladeinfrastruktur und einer Infrastruktur für alternative Betankung***, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden***, wohingegen nationale Maßnahmen, etwa verbindliche Ziele*** für ***den Erwerb*** und ***die Erneuerung von Fahrzeugflotten***, die ***Verbreitung*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***tatsächlich verlangsamt haben***. ***Diese*** Maßnahmen ***sind jedoch nicht ausreichend*** und ***außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Unter diesen Umständen ist nicht*** für ***gleiche Wettbewerbsbedingungen gesorgt***. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene***, das auf Leitlinien für bewährte Verfahren basiert,*** erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

Maßnahmen ***den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern*** und ***die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung*** für ***wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen***. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

Or. en

Begründung

Investitionen in die Ladeinfrastruktur waren ein entscheidender Faktor für eine stärkere Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, wohingegen sich andere Maßnahmen, die in dem Berichtsentwurf vorgeschlagen werden, insbesondere die Flottenbeschaffungsziele für Unternehmen, wie sie in mehreren Mitgliedstaaten geführt wurden, nachteilig auf die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und die Automobilindustrie ausgewirkt haben, indem sie dazu geführt haben, dass der Gesamtmarkt für Unternehmensfahrzeuge schrumpft. Aufgrund nationaler Zulassungsanforderungen kaufen Unternehmen Unternehmensfahrzeuge auf nationalen Märkten und nicht im grenzüberschreitenden Rahmen.

Änderungsantrag 105
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie ***und emissionsarme***	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, ***erschwingliche Leasingregelungen,*** beschleunigte Abschreibungsregelungen für

Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien ***und emissionsarmen*** Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier ***und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen***.

emissionsfreie Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. ***Im Jahr 2023 wurden allein in den fünf größten EU-Ländern bis zu 42 Mrd. EUR an Steuergeldern ausgegeben, um die Nutzung von Unternehmensfahrzeugen mit hohen Emissionen zu subventionieren[1a].*** Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. ***Darüber hinaus behindert das anhaltende Versäumnis, die Reform der Richtlinie 2003/96/EG des Rates abzuschließen, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, Steuerregelungen im Einklang mit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors einzuführen.*** Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier ***Fahrzeuge voranzubringen.***

[1a] Company car fossil fuel subsidies in Europe (Subventionen für fossile Brennstoffe für Firmenwagen in Europa), ERM, 2024.

Or. en

Änderungsantrag 106
Merja Kyllönen

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert.	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, ***Bonus-Malus-Systeme, Leasingregelungen, die langfristige Vermietung mit Kaufoption, die Gehaltsumwandlung, die Ziele im Zusammenhang mit der Erneuerung der Flotte,*** beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge***, der Aufbau einer Ladeinfrastruktur*** und ***einer Infrastruktur für alternative Betankung sowie*** örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen ***sowie fossile Brennstoffe*** weiter gefördert. ***Im Jahr 2023 beliefen***

Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen.

sich die öffentlichen Subventionen für fossile Brennstoffe in der Union auf 111 Mrd. EUR. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier Fahrzeuge in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier Fahrzeuge als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. ***Darüber hinaus behindert das anhaltende Versäumnis, die Reform der Richtlinie 2003/96/EG des Rates[1a] abzuschließen, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, Steuerregelungen im Einklang mit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors einzuführen.*** Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge voranzubringen. ***Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass diese Initiative nicht zu zusätzlichen Verpflichtungen für lokale Behörden oder öffentliche Beschaffungsstellen führt. Die Richtlinie über saubere Fahrzeuge enthält bereits Vorschriften für die Vergabe von Aufträgen für Fahrzeug- und Verkehrsdienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und sollte daher keine regulatorischen Überschneidungen schaffen.***

Or. en

Begründung

Die Auferlegung zusätzlicher Verpflichtungen für lokale Behörden oder öffentliche Beschaffungsstellen im Rahmen dieser Verordnung würde daher zu unnötigen Überschneidungen führen, die Rechtsklarheit schwächen und das Risiko eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands bergen, ohne zum Kernziel des Vorschlags beizutragen.

Änderungsantrag 107
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie ***und emissionsarme*** Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier und ***emissionsarmer Fahrzeuge*** in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier und ***emissionsarmer Fahrzeuge*** als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass	(7) Mehrere Mitgliedstaaten haben Anreiz- und Förderregelungen eingeführt, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen ***und zu nachhaltigeren Verkehrsträgern überzugehen***. Diese vorbildlichen Ansätze, insbesondere gezielte Reformen bei der Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen, ***steuerliche Anreize für den Erwerb und das Leasing von Unternehmensfahrrädern, einschließlich Elektro- und Lastenfahrrädern,*** beschleunigte Abschreibungsregelungen für emissionsfreie Fahrzeuge und örtliche Anforderungen an städtische Mobilitätsdienste, sind nützliche Orientierungshilfen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend und außerdem von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich; zugleich werden in der ganzen Union in vielen Fällen auch Fahrzeuge mit hohen Emissionen weiter gefördert. Unter diesen Umständen ist weder für gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Union noch für Neuzulassungen emissionsfreier ***Fahrzeuge*** und ***andere Lösungen für nachhaltige Mobilität wie etwa aktive***

unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien und ***emissionsarmen Fahrzeuge*** im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier und ***emissionsarmer Fahrzeuge*** voranzubringen.

Mobilität oder öffentliche Verkehrsmittel in erforderlichem Umfang gesorgt, was die Integration des Binnenmarkts sowohl im Hinblick auf das Angebot emissionsfreier ***Fahrzeuge*** und ***anderer Lösungen für nachhaltige Mobilität*** als auch im Hinblick auf deren Einsatz erschwert. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass unzureichend koordinierte nationale Maßnahmen den grenzüberschreitenden Einsatz von Flotten behindern und die effiziente Allokation der emissionsfreien ***Fahrzeuge*** und ***anderer Lösungen für nachhaltige Mobilität*** im Binnenmarkt beeinträchtigen, die Informationsbeschaffung für wichtige Akteure im Verkehrsbereich teurer machen und einem kostengünstigen Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wege stehen. Daher ist ein kohärentes Vorgehen auf Unionsebene erforderlich, um den Einsatz emissionsfreier ***Fahrzeuge*** und ***anderer Lösungen für nachhaltige Mobilität*** voranzubringen.

Or. en

Änderungsantrag 108
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Die fortgesetzte Unterstützung emissionsarmer Fahrzeuge birgt die Gefahr, dass die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen begrenzt wird und Investitionen in emissionsfreie Technologien verzögert werden.

Or. en

Änderungsantrag 109

Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) ***Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage*** der ***Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten*** und ***so dazu beitragen***, ***dass die Automobilindustrie der Union in dem*** sich rasch wandelnden globalen ***Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt***.	(8) ***Derzeit stammen 60 % der Investitionen in der Automobilindustrie aus nur drei Mitgliedstaaten. Daher ist ein Rechtsinstrument auf Unionsebene erforderlich, das die Wettbewerbsfähigkeit der Union in der Automobilindustrie fördert*** und ***alle Mitgliedstaaten einbezieht***, ***insbesondere vor dem Hintergrund eines*** sich rasch wandelnden globalen ***Marktumfelds***.

Or. en

Änderungsantrag 110
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, ***das*** die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ***ankurbelt***, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.	(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, ***mit dem*** die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ***angekurbelt wird***, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten***, wobei zu berücksichtigen ist, dass die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit der unmittelbar betroffenen Wirtschaftsteilnehmer, wie Mietunternehmen, oder der indirekt betroffenen Wirtschaftsteilnehmer, wie KMU und Kleinstunternehmen, die***

Leasing- oder Mietfahrzeuge anbieten, gewahrt werden muss. Der Übergang zu emissionsarmen und emissionsfreien Flotten sollte schrittweise und wirtschaftlich tragfähig erfolgen, damit die Marktteilnehmer keinen unverhältnismäßigen Belastungen ausgesetzt werden, und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.

Or. fr

Änderungsantrag 111
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Ein ***Rechtsinstrument*** auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.	(8) Ein ***Ansatz*** auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt ***und Fabrikverlagerungen in Länder außerhalb der Union, Werksschließungen, Arbeitsplatzverluste und die Aushöhlung der industriellen Basis und Souveränität der Union verhindert werden***.

Or. en

Änderungsantrag 112
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 113
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.	(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt***, wobei eine Deindustrialisierung, Werksverlagerungen und der Verlust von Arbeitsplätzen in der Union verhindert werden.***.

Or. en

Änderungsantrag 114
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien und ***emissionsarmen Fahrzeugen*** ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.	(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien ***Fahrzeugen*** und ***anderen Lösungen für nachhaltige Mobilität*** ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.

Or. en

Änderungsantrag 115
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien ***und emissionsarmen*** Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.	(8) Ein Rechtsinstrument auf Unionsebene, das die Nachfrage der Unternehmen nach emissionsfreien Fahrzeugen ankurbelt, dürfte die erforderliche Sicherheit für Investitionen in eine erhöhte Produktionskapazität für diese Fahrzeuge bieten und so dazu beitragen, dass die Automobilindustrie der Union in dem sich rasch wandelnden globalen Marktumfeld wettbewerbsfähig bleibt.

Or. en

Änderungsantrag 116
Martine Kemp, Liesbet Sommen, Pascal Arimont, Wouter Beke, Luděk Niedermayer

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(8a) Die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten hängt entscheidend von der Verfügbarkeit einer angemessenen Lade- und Betankungsinfrastruktur in Unternehmensgebäuden, in Depots und entlang der für den gewerblichen Betrieb genutzten Routen ab. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten die Durchführung dieser Verordnung mit der bis Ende 2026 fälligen Überprüfung der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe koordinieren, um sicherzustellen, dass sich die Infrastrukturziele und die Flottenziele der Unternehmen gegenseitig verstärken. Die finanzielle Tragfähigkeit neuer Ladeinfrastrukturen hängt von einem nachhaltigen Wachstum der Flotte emissionsfreier Fahrzeuge ab; umgekehrt hängt die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten on der Verfügbarkeit zuverlässiger Ladesysteme ab. Die von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Verordnung erlassenen nationalen Maßnahmen sollten mit angemessenen Investitionen in Arbeitsplätze, Depots und öffentliche Schnellladeinfrastrukturen entlang wichtiger Verkehrskorridore, einschließlich TEN-V-Korridore, einhergehen. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Mitgliedstaaten gewidmet werden, in denen die Anforderungen an die Ladeinfrastruktur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 in der Praxis noch nicht erfüllt wurden.

Or. en

Änderungsantrag 117
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(8a) Eine einseitige regulatorische Privilegierung batterieelektrischer Fahrzeuge kann die strategischen Abhängigkeiten der Union verschärfen. Während die europäische Industrie traditionell über starke Wertschöpfung bei Verbrennungsmotoren, Getrieben, Abgasnachbehandlung, Maschinenbau und hochspezialisierten Zulieferkomponenten verfügt, liegen wesentliche Teile der Batterie-Wertschöpfungskette, einschließlich kritischer Rohstoffe, Verarbeitungskapazitäten, Batteriezellen, Kathoden- und Anodenmaterialien sowie Vorprodukte, in erheblichem Umfang außerhalb der Union. Eine starre Nachfragequote für batterieelektrische Fahrzeuge kann europäische Hersteller daher in neue Abhängigkeiten von Drittstaaten treiben, insbesondere bei Batterien, kritischen Rohstoffen und außereuropäischen Lieferketten. Die Verordnung darf Europa nicht aus einer Abhängigkeit von fossilen Energieträgern in eine neue Abhängigkeit von Batterien, Rohstoffen und außereuropäischen Lieferketten führen.

Or. de

Begründung

Eine Politik, die europäische Verbrenner-, Getriebe- und Zulieferkompetenz schwächt und zugleich neue Abhängigkeiten bei Batterien und kritischen Rohstoffen schafft, gefährdet die strategische Autonomie der Union.

Änderungsantrag 118
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 119
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 120
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	***entfällt***

Or. en

Begründung

Schwere Nutzfahrzeuge fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, die auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge beschränkt ist. Verweise auf schwere Nutzfahrzeuge führen zu rechtlicher Unklarheit und bergen das Risiko einer unbeabsichtigten Ausweitung des Anwendungsbereichs. Schwere Nutzfahrzeuge unterliegen speziellen Rechtsrahmen, die ihren spezifischen betrieblichen und technologischen Merkmalen Rechnung tragen. Alle Maßnahmen für dieses Segment sollten getrennt bewertet werden und künftigen Überarbeitungen der CO_2-Normen für schwere Nutzfahrzeuge nicht vorgreifen.

Änderungsantrag 121
Adrian-George Axinia

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen	***entfällt***

werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.

Or. en

Änderungsantrag 122
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) ***Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden*** schwere Nutzfahrzeuge ***fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren,*** sollten nur neu zugelassene ***Personenkraftwagen und*** leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. ***Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen***	(9) ***Angesichts des anhaltenden Mangels an Ladeinfrastruktur für*** schwere Nutzfahrzeuge ***und des unterschiedlichen Betriebsprofils dieses Marktsegments*** sollten nur neu zugelassene leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.

Or. en

Änderungsantrag 123
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die ***öffentliche Auftragsvergabe*** eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten ***nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge*** in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen	(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die ***Vergabe öffentlicher Aufträge*** eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten ***diese Fahrzeuge nicht*** in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können ***erforderlichenfalls*** zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen

Einsatzprofil ***dieses Marktsegments*** sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	Einsatzprofil ***dieser Marktsegmente*** sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden. ***Darüber hinaus sollten leichte Nutzfahrzeuge aufgrund des geringen Angebots und anhaltender technischer Sachzwänge, insbesondere in Bezug auf Reichweite, Ladekapazität, Ladezeit und Anschaffungskosten, nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, bis sich der entsprechende Markt günstig entwickelt hat.***
	Or. fr

Änderungsantrag 124
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den	(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den

Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. ***Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.***	Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

Or. en

Begründung

Die Möglichkeiten der Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge unterscheiden sich erheblich vom Sektor der Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge. Dies ist hauptsächlich auf die sehr begrenzte Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge und deren Kosten zurückzuführen. Daher sollte die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf Lastkraftwagen nicht in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus sollte die Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge keine möglichen Maßnahmen zur Einbeziehung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in die Unternehmensflotte von Lastkraftwagen umfassen.

Änderungsantrag 125
Merja Kyllönen

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche	(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. ***Die Richtlinie über saubere Fahrzeuge enthält bereits Vorschriften für die Vergabe von Aufträgen für Fahrzeug- und Verkehrsdienstleistungen durch***

Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen ***können*** zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	***öffentliche Auftraggeber und daher sollten keine regulatorischen Überschneidungen geschaffen werden.*** Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen ***sollten*** zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge ***jedoch*** in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden. ***Die Regulierung der Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe sollte sich auf die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe konzentrieren.***

Or. en

Begründung

Diese Ergänzungen sind gerechtfertigt, um die Kohärenz mit dem geltenden Unionsrecht zu wahren und Überschneidungen bei der Regulierung zu verhindern. Die Vergabe öffentlicher Aufträge für Busse und Verkehrsdienste ist bereits Gegenstand der Richtlinie 2009/33/EG, während die Infrastruktur für das Aufladen und für alternative Kraftstoffe durch die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geregelt wird. Der Schwerpunkt der vorliegenden Verordnung sollte daher weiterhin auf der Flottenakzeptanz von Unternehmen liegen und nicht auf Bereiche ausgeweitet werden, die bereits durch sektorspezifische Instrumente abgedeckt sind.

Änderungsantrag 126
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. ***Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.*** Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen ***können*** zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen ***sollten*** zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.

Or. en

Änderungsantrag 127

Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeugen*** werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die ***öffentliche Auftragsvergabe*** eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen ***und leichte Nutzfahrzeuge*** in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die ***Vergabe öffentlicher Aufträge*** eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.

Or. fr

Änderungsantrag 128
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.	(9) Im Gegensatz zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden schwere Nutzfahrzeuge fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, sodass die Unternehmenszulassungen fast das gesamte Marktvolumen ausmachen. Bei Bussen spielt die öffentliche Auftragsvergabe eine wichtige Rolle für den Markt. Die Richtlinie 2009/33/EG bietet bereits Anreize durch verbindliche Ziele für emissionsfreie Busse. Um langfristig eine uneingeschränkte Kohärenz mit den einschlägigen Rechtsinstrumenten – insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge – zu wahren, sollten nur neu zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Etwaige Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge an den Lastkraftwagenflotten von Unternehmen können zum Zeitpunkt der Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden. Damit könnte dem andersartigen Einsatzprofil dieses Marktsegments sowie den Bemühungen um einen wesentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur entlang der EU-Verkehrskorridore besser Rechnung getragen werden.

Or. en

Änderungsantrag 129
Adrian-George Axinia

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9a) Angesichts der erheblichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Automobilmärkte, die Verfügbarkeit von Infrastruktur, die Energierahmen, die Flottenstrukturen, die geografischen Gegebenheiten und die wirtschaftlichen Bedingungen wird der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen am wirksamsten durch auf nationaler Ebene angepasste Maßnahmen vorangetrieben. Die Mitgliedstaaten sollten daher den Ermessensspielraum behalten, Maßnahmen zu ergreifen und Anreize zu schaffen, die am besten geeignet sind, um die Ökologisierung der Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese Maßnahmen sollten die Unterstützung der notwendigen Voraussetzungen umfassen, insbesondere den Ausbau der Lade- und Betankungsnetze, die Stärkung der Stromnetze und gut konzipierte Finanzierungsmechanismen, um einen tragfähigen und praktikablen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu unterstützen, während gleichzeitig die Einführung verbindlicher Beschaffungspflichten für einzelne Unternehmen, insbesondere KMU, vermieden werden sollte.

Or. en

Änderungsantrag 130
Martine Kemp, Liesbet Sommen, Pascal Arimont, Wouter Beke, Luděk Niedermayer

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9a) Steuerliche Rahmenbedingungen sind ein entscheidender Hebel, um die

Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Die Mitgliedstaaten sollten in Erwägung ziehen, ihre Steuerrahmen zu überprüfen, um sicherzustellen, dass für den Straßenverkehr verwendeter Strom gegenüber fossilen Brennstoffen strukturell nicht benachteiligt wird und dass das allgemeine politische Umfeld den Dekarbonisierungszielen dieser Verordnung nicht im Weg steht. Die Abhängigkeit der Union von Einfuhren fossiler Brennstoffe für den Straßenverkehr stellt eine erhebliche strategische Anfälligkeit dar, wie die Volatilität der Energiepreise nach geopolitischen Störungen zeigt. Die Beschleunigung des Übergangs zu im Inland erzeugtem sauberem Strom als Primärenergiequelle für den Straßenverkehr trägt unmittelbar zur strategischen Autonomie und Energieversorgungssicherheit der Union bei.

Or. en

Änderungsantrag 131
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die

Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. ***Daher*** sollten ***verbindliche*** Ziele für die Mitgliedstaaten ***und nicht*** für einzelne Unternehmen ***festgelegt*** werden.	Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. ***Ebenso könnte die Festlegung verbindlicher Ziele für die Mitgliedstaaten dazu führen, dass den Verkehrsunternehmen direkte oder indirekte Abnahmeverpflichtungen auferlegt werden. Mit dieser Richtlinie*** sollten ***daher indikative nationale*** Ziele ***als Referenz*** für die Mitgliedstaaten ***bei der Annahme von Maßnahmen zur Förderung der Dekarbonisierung von Unternehmensflotten eingeführt werden, wobei die Auferlegung verbindlicher Beschaffungsmandate*** für einzelne Unternehmen ***ausdrücklich ausgeschlossen*** werden ***sollte. Solche Maßnahmen sollten mit der Unterstützung grundlegender Voraussetzungen einhergehen, insbesondere dem Aufbau einer Lade- und Betankungsinfrastruktur, der Netzverstärkung und kohärenten finanziellen Voraussetzungen, um einen praktikablen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu unterstützen.***

Or. en

Begründung

Es besteht die Gefahr, dass verbindliche nationale Ziele für saubere Fahrzeuge in Unternehmensflotten de facto zu Beschaffungsaufträgen mit Kaskadennutzung durch Unterauftragsvergabe und Leasingketten, insbesondere für KMU, werden. Betreiber könnten gezwungen sein, Technologien unabhängig von Infrastruktur, Angebot oder finanzieller Leistungsfähigkeit zu kaufen. Die Ziele sollten daher indikative Referenzwerte bleiben, die durch grundlegende Voraussetzungen unterstützt werden und verbindliche Unternehmensmandate ausschließen.

Änderungsantrag 132
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ***ergäbe sich die Gefahr, dass*** die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen ***unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und*** einen erheblichen Verwaltungsaufwand ***sowohl für die Branche als auch die Behörden*** mit sich ***brächte***. ***Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden***.	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ***brächte*** die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen einen erheblichen Verwaltungsaufwand ***von beispiellosem Ausmaß*** mit sich. ***Diese grundlegende Bewertung ändert sich nicht, wenn*** die ***Mitgliedstaaten als Zwischenebene der Umsetzung aufgenommen werden***. ***Ein solcher Ansatz würde nach wie vor gegen die Grundprinzipien einer freien Marktwirtschaft verstoßen und wäre ein entscheidender Schritt hin zu einer zentralen Planung.***

Or. en

Änderungsantrag 133
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) ***Angesichts der Tatsache, dass*** je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten ***verbindliche*** Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.	(10) ***Da*** je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden***, wobei den wirtschaftlichen Eigenheiten der Mitgliedstaaten gebührend Rechnung zu tragen ist. Vermietungstätigkeiten, insbesondere Kurzzeitvermietungen, entsprechen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, die ein hohes Maß an Flexibilität erfordern, und zwar sowohl bei Geschäftsreisen als auch bei Langstreckenreisen, auf denen die Stromversorgung aufgrund unzureichender Infrastruktur häufig unzureichend ist. Aus diesem Grund sollten Fahrzeuge, die auf Unternehmen zugelassen sind, die Kurzzeitvermietungen anbieten, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.***
	Or. fr

Änderungsantrag 134

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher ***sollten*** verbindliche ***Ziele für*** die ***Mitgliedstaaten*** und ***nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden***.	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher ***sollte sich der Übergang von Unternehmensflotten in erster Linie auf flexible, nicht*** verbindliche ***Maßnahmen im Rahmen nationaler Pläne und auf*** die ***nationalen Gegebenheiten zugeschnittene grundlegende Voraussetzungen stützen, wobei den betrieblichen Gegebenheiten, der Infrastrukturreife*** und ***der wirtschaftlichen Tragfähigkeit Rechnung zu tragen ist***.

Or. en

Änderungsantrag 135

Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung ***verbindlicher Anteile emissionsfreier*** Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten ***verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten*** und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung ***eines Zielanteils an Fahrzeugen, die mit Energie aus erneuerbaren Quellen betrieben werden (batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge und*** Fahrzeuge***, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden)*** für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten ***Richtziele in der Union*** und nicht für einzelne Unternehmen ***oder auf Ebene der Mitgliedstaaten*** festgelegt werden.

Or. en

Begründung

Die Festlegung von Zielen der Mitgliedstaaten überwiegend auf der Grundlage des BIP erfasst den aktuellen Stand nicht ausreichend

Marktgegebenheiten, insbesondere die derzeitige Verteilung und Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Diese Risiken

verschärfen die bestehenden wirtschaftlichen und territorialen Ungleichheiten innerhalb der Union.

Die Elektromobilität muss sich in allen Regionen der Union ausgewogen und inklusiv entwickeln

und sollte nicht vom Wohlstand oder der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten bestimmt werden.

Änderungsantrag 136
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. ***Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.***	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten.

Or. en

Begründung

Es sollte keine verbindlichen Ziele für die Mitgliedstaaten in Bezug auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge in der Unternehmensflotte geben.

Änderungsantrag 137
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten ***verbindliche*** Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ergäbe sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten ***unverbindliche*** Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.

Or. en

Änderungsantrag 138
Merja Kyllönen

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ***ergäbe*** sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ***könnte*** sich die Gefahr ***ergeben***, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten***.*** ***Daher muss sichergestellt werden, dass diese Initiative nicht zu zusätzlichen Verpflichtungen für lokale Behörden oder öffentliche Beschaffungsstellen führt***. Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.

Or. en

Begründung

Da mit dem Vorschlag Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Betreiber festgelegt werden sollen, sollte auch klargestellt werden, dass er keine zusätzlichen Verpflichtungen für lokale Behörden oder öffentliche Beschaffungsstellen schaffen darf. Dies trägt dazu bei, den gezielten Anwendungsbereich der Verordnung zu wahren und unbeabsichtigte regulatorische Überschneidungen zu vermeiden.

Änderungsantrag 139
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ***ergäbe*** sich die Gefahr, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.	(10) Angesichts der Tatsache, dass je nach Art der Unternehmensfahrzeuge erhebliche Unterschiede in Bezug auf Nutzungen, betriebliche Anforderungen und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bestehen, ***könnte*** sich die Gefahr ***ergeben***, dass die Festlegung verbindlicher Anteile emissionsfreier Fahrzeuge für Einzelunternehmen unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf manche dieser Unternehmen hätte und einen erheblichen Verwaltungsaufwand sowohl für die Branche als auch die Behörden mit sich brächte. Solche Vorschriften würden auch erhebliche Risiken im Hinblick auf die Rechtsumgehung sowie andere unbeabsichtigte Folgen bergen, z. B. Verlagerungen zwischen Fahrzeugleasing und dem Eigentum an Fahrzeugen oder Änderungen in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Arten von Logistik- und Mobilitätsdiensten. Daher sollten verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und nicht für einzelne Unternehmen festgelegt werden.

Or. en

Änderungsantrag 140
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a) Da Unternehmen, die im Bereich der Kurzzeitvermietung von Fahrzeugen an Privatpersonen (hauptsächlich zu touristischen Zwecken) und an

	Unternehmen (Logistik und Mobilität) tätig sind, technische Schwierigkeiten haben und die Haltedauer dieser Fahrzeuge weniger als ein Jahr beträgt, sollten diese Fahrzeuge schrittweise mit einem differenzierten Zeitplan in diese Ziele aufgenommen werden.

Or. fr

Änderungsantrag 141
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.	***entfällt***

[10] nichtig

Or. en

Änderungsantrag 142
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des ***Rates***[10] verwendet werden.	(11) KMU ***und Privatverbraucher*** sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die ***unverbindlichen*** nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des ***Rates*** verwendet werden. ***Darum sollten die direkten und indirekten Auswirkungen dieser Verordnung auf KMU, Selbstständige und Privatverbraucher von der Kommission sorgfältig überwacht werden, die beauftragt werden sollte, eine Bewertung dieser Auswirkungen vorzunehmen und dem Europäischen Parlament und dem Rat zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Rechtsvorschriften und danach alle zwei Jahre einen Bericht über die wichtigsten Feststellungen vorzulegen.***

[10] nichtig

Or. en

Begründung

KMU sind daher in hohem Maße auf Leasing- und Mietfahrzeuge angewiesen und indirekt von diesem Vorschlag betroffen. Auch Mobilitätsanbieter von KMU, einschließlich Logistikunternehmen, die größere Flotten beliefern, können indirekt erfasst werden. Die Auswirkungen auf KMU erfordern eine eingehende Analyse durch die Kommission. Verbraucher sind ebenfalls betroffen, da Mietkunden und im Rahmen von Verbraucherkrediten finanzierte Fahrzeuge häufig auf die Finanzierungsgesellschaften zugelassen werden.

Änderungsantrag 143
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des ***Rates***[10] verwendet werden.	(11) KMU ***und Privatverbraucher*** sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die ***unverbindlichen*** nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des ***Rates*** verwendet werden. ***Darum sollten die direkten und indirekten Auswirkungen dieser Verordnung auf KMU, Selbstständige und Privatverbraucher von der Kommission sorgfältig überwacht werden, die beauftragt werden sollte, eine Bewertung dieser Auswirkungen vorzunehmen und dem Europäischen Parlament und dem Rat zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Rechtsvorschriften und danach alle zwei Jahre einen Bericht über die wichtigsten Feststellungen vorzulegen.***

10

Or. en

Begründung

KMU sind in hohem Maße auf Leasing- und Mietfahrzeuge angewiesen und daher indirekt von dieser Verordnung betroffen. Kleine und mittelgroße Mobilitätsanbieter wie Logistikunternehmen stellen häufig größere Flotten zur Verfügung und fallen auch indirekt in den Anwendungsbereich. Die Verordnung wird erhebliche Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen haben und eine eingehende Analyse durch die Kommission erfordern. Verbraucher sind ebenfalls betroffen, da es sich bei den meisten Mietkunden um

Privatpersonen handelt und im Rahmen von Verbraucherkrediten finanzierte Fahrzeuge häufig auf die Finanzierungsgesellschaften zugelassen werden.

Änderungsantrag 144
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.	(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben ***anfänglich*** nur auf den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden. ***Die Ausweitung des Anwendungsbereichs insbesondere auf mittlere Unternehmen mit einer großen Flotte von Unternehmensfahrzeugen sollte zu einem späteren Zeitpunkt in Erwägung gezogen werden.***

[10] nichtig

Or. en

Änderungsantrag 145
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ ***im Sinne der*** Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ***verwendet*** werden.	(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte ***sich*** der Begriff „große Unternehmen“ ***auf jedes Unternehmen beziehen, das über eine Flotte von 100 oder mehr Fahrzeugen verfügt, und die*** Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ***sollte entsprechend geändert*** werden.

Or. fr

Änderungsantrag 146
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. ***Daher sollten die nationalen*** Zielvorgaben ***nur*** auf ***den Anteil*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen ***abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der***	(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. ***Die mögliche Einführung nationaler*** Zielvorgaben auf ***der Grundlage des Anteils*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***nur*** an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen ***würde unbeabsichtigte negative Folgen für KMU haben***.

Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.

[10] nichtig

Or. en

Begründung

Trotz des Ausschlusses von KMU aus dem Anwendungsbereich der Verordnung wird sich dies auch auf KMU auswirken, die über eine geringere finanzielle Kapazität für Investitionen in die Flottenerneuerung verfügen. Bei leichten Nutzfahrzeugen, die von Dienstleistungsunternehmen genutzt werden, wird der hohe Preis von Elektrofahrzeugen ein Kaufhindernis darstellen, sodass sie weiterhin immer ältere Modelle verwenden können und somit die Emissionen erhöhen. Außerdem besteht die Gefahr, dass die höheren Betriebskosten der Unternehmen, die sich aus der Annahme des Vorschlags ergeben, an die Verbraucher weitergegeben werden.

Änderungsantrag 147
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen ***Zielvorgaben*** nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.	(11) KMU ***und Privatverbraucher*** sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen ***Pläne*** nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.

*[10] **nichtig***

Or. en

Änderungsantrag 148
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.	(11) KMU sind beim Zugang zu Finanzmitteln häufig mit höheren Hürden konfrontiert und daher im Allgemeinen unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge betroffen. Daher sollten die nationalen Zielvorgaben nur auf den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen abstellen; aus Gründen der Kohärenz sollte der Begriff „große Unternehmen“ im Sinne der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[10] verwendet werden.

10

Or. en

Änderungsantrag 149
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

(11a) Zur Unterstützung eines technologieneutralen Ansatzes sollten Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden (VEEF), als emissionsfreie Fahrzeuge anerkannt werden, die so zur Dekarbonisierung beitragen.

Or. en

Änderungsantrag 150
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(11b) Der Begriff „große Unternehmen“ sollte sich auf Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2024/1760 stützen. Angesichts der höheren relativen Verwaltungs- und Befolgungskosten im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung der Flotte sind Unternehmen, die nicht über die Größe und die Ressourcen der größten Unternehmen verfügen, in der Regel unverhältnismäßig stark von den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge betroffen. Daher sollten sich die Pläne der Mitgliedstaaten nur auf den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den gesamten Unternehmenszulassungen von Unternehmen konzentrieren, die im letzten Geschäftsjahr, für das ein Jahresabschluss angenommen wurde oder hätte angenommen werden müssen, im Durchschnitt mehr als 5 000 Mitarbeiter beschäftigten und einen weltweiten Nettoumsatz von mehr als

1 500 000 000 EUR erzielten.

Or. en

Änderungsantrag 151
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 152
Jacek Ozdoba

im Namen der ECR-Fraktion
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 153
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 154
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um	(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um

die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben ***gewährleistet*** werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeuge*** emissionsfrei ist. Insgesamt ***würden*** die nationalen Zielvorgaben ***bis 2030*** auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % ***– davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei –*** führen ***und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen***.

die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben ***sichergestellt*** werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen ***emissionsarm oder*** emissionsfrei ist. Insgesamt ***sollten*** die nationalen Zielvorgaben auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % führen. ***Zur Förderung der Elektrifizierung der Unternehmensflotten sollten in der Europäischen Union hergestellte kleine Elektrofahrzeuge, die dazu beitragen, die Elektromobilität sauberer, erschwinglicher und zugänglicher zu machen und gleichzeitig die Automobilindustrie der Union zu unterstützen, ein wichtiger Hebel für den Übergang privater Flotten zur Elektromobilität sein. Zu diesem Zweck sollte eine differenzierte Berechnungsmethode in Betracht gezogen werden, um die Integration kleiner Elektrofahrzeuge in die Unternehmensflotten weiter zu fördern und ihren Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Verordnung zu verstärken.***

Or. fr

Änderungsantrag 155
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten ***für jeden Mitgliedstaat*** Zielvorgaben für den Anteil ***emissionsfreier und emissionsarmer*** Fahrzeuge ***an den*** in ***seinem Hoheitsgebiet*** auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in	(12) Mit der Verordnung sollten ***auf Unionsebene indikative*** Zielvorgaben für den Anteil ***von Fahrzeugen, die Energie aus erneuerbaren Quellen nutzen (batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge und***

der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge ***emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.***	Fahrzeuge***, die ausschließlich mit*** in ***Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden), an den*** auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge ***Energie aus erneuerbaren Quellen nutzt***.

Or. en

Begründung

Die derzeitige Überarbeitung der CO_2-Emissionsnormen für Fahrzeuge sowie die Prüfung weiterer Maßnahmen zur CO_2-Reduzierung sollten gebührend berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang sollte ein technologieneutraler Ansatz gewährleistet werden.

Alle Fahrzeuge, die durch die Nutzung erneuerbarer oder kohlenstoffarmer Energiequellen zur Emissionsminderung beitragen, darunter batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, sollten gleich behandelt werden.

Änderungsantrag 156
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. ***Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist.*** Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben ***bis 2030*** auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Personenkraftwagen von 69 % ***– davon mindestens 45 % emissionsfrei –*** und zu einem Mindestanteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** leichter Nutzfahrzeuge von 40 % ***– davon mindestens 36 % emissionsfrei –*** führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.	(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier Personenkraftwagen von 69 % und zu einem Mindestanteil emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge von 40 % führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen. ***Diese Zielvorgaben werden den Herstellern von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erheblich dabei helfen, ihre CO_2-Ziele gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 zu erreichen.***

Or. en

Änderungsantrag 157
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu	(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu

erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben ***gewährleistet*** werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeuge*** emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – ***und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei –*** führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 ***in*** Einklang stehen.

erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben ***sichergestellt*** werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 ***im*** Einklang stehen.

Or. fr

Änderungsantrag 158
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Personenkraftwagen von	(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier Personenkraftwagen von 69 % und ***bis***

69 % **–** ***davon mindestens 45 % emissionsfrei*** **–** und zu einem Mindestanteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** leichter Nutzfahrzeuge von 40 % **–** ***davon mindestens 36 % emissionsfrei*** **–** führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.

2030 zu einem Mindestanteil emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge von 40 % führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.

Or. en

Änderungsantrag 159
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.	(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat ***nicht verbindliche*** Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen. *(Diese Änderung betrifft den gesamten*

Text. Eine Annahme würde technische Anpassungen im gesamten Text erforderlich machen.)

Or. en

Änderungsantrag 160
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von ***69*** % – davon mindestens ***45*** % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.	(12) Mit der Verordnung sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. Um die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit den genannten Zielvorgaben gewährleistet werden, dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von ***70*** % – davon mindestens ***54*** % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen und für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen.

Or. en

Änderungsantrag 161
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Mit der ***Verordnung*** sollten für jeden Mitgliedstaat Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. ***Um die*** in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten ***Emissionsminderungsziele zu erreichen, sollte mit*** den ***genannten Zielvorgaben gewährleistet werden***, ***dass ein Mindestanteil der auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei ist. Insgesamt würden die nationalen Zielvorgaben bis 2030 auf Unionsebene*** zu ***einem Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen von 69 % – davon mindestens 45 % emissionsfrei – und zu einem Mindestanteil emissionsfreier*** und ***emissionsarmer leichter Nutzfahrzeuge von 40 % – davon mindestens 36 % emissionsfrei – führen*** und ***für 2035 mit der Verordnung (EU) 2019/631 in Einklang stehen***.	(12) Mit der ***Richtlinie*** sollten für jeden Mitgliedstaat ***indikative*** Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeugen festgelegt werden. ***Im Einklang mit den*** in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten ***Emissionsminderungszielen sollten diese Zielvorgaben*** den ***Mitgliedstaaten als Referenz dienen***, ***wenn sie Maßnahmen ergreifen, um Anreize für eine schrittweise Erhöhung des Anteils der von großen Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge*** zu ***schaffen, wobei sicherzustellen ist, dass emissionsarme Fahrzeuge und Lösungen für saubere Kraftstoffe angemessen berücksichtigt werden,*** und ***die grundlegenden Voraussetzungen, insbesondere die Verfügbarkeit der Infrastruktur, die Netzkapazität, die Fahrzeugversorgung*** und ***die allgemeine wirtschaftliche Tragfähigkeit, zu berücksichtigen sind***.

Or. en

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag werden verbindliche Ziele durch Richtziele ersetzt, die die verschiedenen Anwendungsfälle für Unternehmensflotten besser widerspiegeln und einen verhältnismäßigen Übergang unterstützen. Das Ziel, sauberere Fahrzeuge zu fördern, wird beibehalten, wobei Infrastruktur, Netzkapazität, Fahrzeugversorgung, wirtschaftliche Tragfähigkeit und emissionsarme Lösungen anerkannt werden. Es wird daher ein pragmatischer, technologieoffener Weg zur Dekarbonisierung gefördert.

Änderungsantrag 162
Merja Kyllönen

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen im Sinne der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/631 betrieben werden, bieten ein erhebliches Potenzial für die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten. Diese Kraftstoffe sind im derzeitigen Rahmen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 definiert, sofern sie die in der genannten Richtlinie festgelegten Kriterien für die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Nachhaltigkeit erfüllen. Ihre klare Anerkennung bietet den Mitgliedstaaten Flexibilität bei der Erreichung der in den Tabellen 1 und 2 des Anhangs festgelegten Ziele und unterstützt gleichzeitig Investitionen in die Entwicklung der Wertschöpfungskette für erneuerbare Kraftstoffe. Für die Zwecke dieser Verordnung sollten Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen (VEEF) betrieben werden, als emissionsfreie Fahrzeuge betrachtet werden.

Or. en

Begründung

This amendment aims to introduce the recognition of emission savings of eligible fuels compliant with the criteria set out in Directive (EU) 2018/2001, acknowledged already by the proposed revision of Regulation (EU) 2019/631.The amendment facilitates policy coherence and reflects their decarbonisation potential recognised by the zero-rating principle applied to those

RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959. By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be

considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Änderungsantrag 163
Katri Kulmuni

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen im Sinne der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/631 betrieben werden, bieten ein erhebliches Potenzial für die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten. Diese Kraftstoffe sind im derzeitigen Rahmen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 definiert, sofern sie die in der genannten Richtlinie festgelegten Kriterien für die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Nachhaltigkeit erfüllen. Ihre klare Anerkennung bietet den Mitgliedstaaten Flexibilität bei der Erreichung der in den Tabellen 1 und 2 des Anhangs festgelegten Ziele und unterstützt gleichzeitig Investitionen in die Entwicklung der Wertschöpfungskette für erneuerbare Kraftstoffe. Für die Zwecke dieser Verordnung werden Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen (VEEF) betrieben werden, als emissionsfreie Fahrzeuge betrachtet.

Or. en

Begründung

Durch die Anwendung derselben Verbrennung mit Emissionsfaktor null sollten „Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden“, gleichberechtigt mit batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Wasserstofffahrzeugen, die bereits als emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft sind, als „emissionsfreie Fahrzeuge“ betrachtet werden.

Änderungsantrag 164
Jacek Ozdoba

im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Die Festlegung verbindlicher nationaler Ziele für die Elektrifizierung von Unternehmen neu zugelassener Fahrzeuge kann den Geschäftsbetrieb stören und negative wirtschaftliche Folgen haben. Obwohl die Verordnung formal auf große Unternehmen beschränkt ist, dürfte sie indirekte Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen und einzelne Verbraucher haben. Für Dienstleistungsunternehmen, die auf leichte Nutzfahrzeuge angewiesen sind, können die hohen Kosten von Elektrofahrzeugen die Flottenerneuerung behindern und zur fortgesetzten Nutzung älterer, umweltschädlicherer Fahrzeuge führen. Höhere Betriebskosten im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Flottenerneuerung werden letztlich auch an die einzelnen Verbraucher weitergegeben.

Or. en

Änderungsantrag 165
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für	***entfällt***

Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.

Or. en

Änderungsantrag 166
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben	***entfällt***

für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.

Or. en

Begründung

Die Festlegung von Zielen für die Mitgliedstaaten, die sich überwiegend am BIP orientieren, wird den aktuellen Marktgegebenheiten nicht ausreichend gerecht, insbesondere was die derzeitige Verbreitung und Akzeptanz von Elektrofahrzeugen betrifft.

Diese Risiken verschärfen die bestehenden wirtschaftlichen und territorialen Ungleichheiten innerhalb der Union.

Die Elektromobilität muss sich in allen Regionen der Union ausgewogen und inklusiv entwickeln und sollte nicht vom Wohlstand oder der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten bestimmt werden.

Änderungsantrag 167

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

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 168
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion

Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen ***Zielvorgaben*** widerspiegeln. Diese ***nationalen Zielvorgaben*** sollten ***auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für*** die ***gesamte*** Union ***erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.***	(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen***, nicht um die in der Union bereits bestehende technologische Kluft noch zu vergrößern***. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen ***Maßnahmen*** widerspiegeln. Diese ***Maßnahmen*** sollten ***realistischen Zwecken und nicht dazu dienen, eine umweltfreundlichere Automobilbranche zu schaffen, den*** die Union ***nicht akzeptieren kann***.

Or. en

Änderungsantrag 169
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und ***dafür*** das ***Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden***.	(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats ***sowie der unterschiedliche Grad der Elektrifizierung der Flotte in den einzelnen Mitgliedstaaten*** berücksichtigt ***werden, wobei die Indikatoren die Infrastrukturreife*** und ***die Marktreife widerspiegeln sollten. Die Zielvorgaben sollten sich nicht ausschließlich auf*** das ***Pro-Kopf-BIP stützen, da ein solcher Ansatz zu Marktverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten führen könnte, anstatt die zugrunde liegenden Hindernisse für die Inanspruchnahme zu beseitigen***.

Or. en

Begründung

Zielvorgaben, die allein auf dem Pro-Kopf-BIP beruhen, spiegeln die strukturellen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten oder die Marktreife nicht ausreichend wider. Der Infrastrukturausbau, die Netzgrenzen, die Energiepreise und das Elektrifizierungsniveau unterscheiden sich erheblich. Ein breiteres Spektrum von Indikatoren ist erforderlich, um Fairness, Durchführbarkeit und Übereinstimmung mit den Zielen des Vorschlags zu gewährleisten und gleichzeitig Wettbewerbsverzerrungen in der gesamten Union zu verhindern.

Änderungsantrag 170
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen ***und leichte Nutzfahrzeuge*** werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen ***und leichte Nutzfahrzeuge*** unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt	(13) Personenkraftwagen werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet

und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.	werden.

Or. fr

Änderungsantrag 171
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.	(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.

Or. en

Änderungsantrag 172
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.	(13) Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge werden in erster Linie in dem Mitgliedstaat genutzt, in dem sie zugelassen sind, und die Märkte für Fahrzeuge und Dienstleistungen sind größtenteils nach Mitgliedstaaten unterteilt. Die nationalen Zielvorgaben für den kumulierten Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den neu auf große Unternehmen zugelassenen Fahrzeugen sollten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unterschiedlich sein, um dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei diesen Fahrzeugen sollten sich die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in den jeweiligen Zielvorgaben widerspiegeln. Diese nationalen Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der – unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EU) 2019/631 für die jeweiligen Fahrzeugklassen festgelegten Emissionsvorgaben – für die gesamte Union erforderlichen Ambition berechnet werden und je nach Mitgliedstaat variieren. Bei dieser Variierung sollte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Mitgliedstaats berücksichtigt und dafür das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf als Annäherungswert verwendet werden.

Or. en

Änderungsantrag 173
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13a) Bei Unternehmensflotten erfolgt der Erwerb von Fahrzeugen nicht ausschließlich durch Direktkäufe. Leasing oder Langzeitvermietung stellen bedeutende und wachsende Formen der Fahrzeugnutzung innerhalb der Unternehmensflotten dar und bieten den Unternehmen Flexibilität beim Flottenmanagement und bei Investitionsentscheidungen. Die gemäß dieser Richtlinie erlassenen Maßnahmen sollten daher den unterschiedlichen Geschäftsmodellen Rechnung tragen, über die Unternehmen auf Fahrzeuge zugreifen und diese betreiben.

Or. en

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird klargestellt, dass Unternehmensflotten nicht ausschließlich aus Fahrzeugen bestehen, die direkt von Unternehmen erworben werden. Leasing- und Mietmodelle machen einen erheblichen Anteil am Markt für Unternehmensflotten aus und sind aufgrund ihrer Flexibilität und der geringeren Kapitalanforderungen häufig die bevorzugte Option für Unternehmen. Durch die Anerkennung dieser Geschäftsmodelle wird sichergestellt, dass die Richtlinie die Marktgegebenheiten besser widerspiegelt und unbeabsichtigte Verzerrungen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge vermieden werden.

Änderungsantrag 174
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter	***entfällt***

Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.

Or. en

Änderungsantrag 175
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 176
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu ***emissionsfreier*** Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. ***Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können*** fortgesetzte Investitionen und Innovationen im ***Bereich dieser Technologien*** gefördert werden.	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu ***emissionsarmer*** Mobilität eine ***bedeutende*** Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. ***In Anerkennung dieses Beitrags müssen*** fortgesetzte Investitionen und Innovationen im ***Sinne der Technologieneutralität*** gefördert werden***, wobei die Technologien im Hinblick auf das Ziel der Verringerung der CO_2-Emissionen miteinander konkurrieren müssen***. ***In diesem Zusammenhang würden durch eine Erhöhung des Nutzwertfaktors, die der Entwicklung der tatsächlichen Nutzung durch die Nutzer nicht ausreichend Rechnung trägt, Plug-in-Hybridfahrzeuge de facto von der Verringerung der Emissionen von Unternehmensflotten ausgeschlossen, da sie nicht mehr als emissionsarme Fahrzeuge angerechnet werden könnten. Darüber hinaus sind Plug-in-Hybridfahrzeuge ein wichtiger Zwischenschritt bei der allmählichen Übernahme von Elektrofahrzeugen durch die Verbraucher, da mit diesen Hybridfahrzeugen die Akzeptanz von elektrifizierten Technologien verbessert wird. Außerdem könnte sich ein zu restriktiver Ansatz als kontraproduktiv erweisen, da sich einige Käufer dazu veranlasst sehen könnten, ihre Fahrzeuge länger zu halten, wodurch sich die Erneuerung des Fahrzeugbestands verlangsamen würde.***

Or. fr

Änderungsantrag 177
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden. ***Zwar lassen die CO_2-Normen emissionsarme Fahrzeuge zu, schreiben jedoch vor, dass bis 2035 90 % der Neuwagen und 40 % der Transporter emissionsarm sein müssen. Um politische Widersprüche zu vermeiden, die die weltweite Führungsrolle Europas schwächen und die Abhängigkeit von importierten Brennstoffen aufrechterhalten, ist es von entscheidender Bedeutung, hier dieselben Ziele zu verfolgen. Mit Ausnahme von Plug-in-Hybridfahrzeugen, deren Emissionen im praktischen Fahrbetrieb oft um ein Vielfaches höher sind als unter Laborbedingungen, wird verhindert, dass der Gebrauchtwagenmarkt mit Technologien überschwemmt wird, die den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen behindern würden. Diese Klarheit sichert Investitionen, senkt die Kosten und sorgt dafür, dass Unternehmensflotten einen gerechten Übergang beschleunigen.***

Or. en

Änderungsantrag 178
Luis-Vicențiu Lazarus

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden. ***Im Einklang mit dem Grundsatz der Technologieneutralität sollte auch der potenzielle Beitrag von Fahrzeugen, die ausschließlich mit zertifizierten erneuerbaren Kraftstoffen, insbesondere fortschrittlichen Biokraftstoffen, Biogas und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs wie erneuerbarem Wasserstoff und erneuerbaren synthetischen Kraftstoffen, betrieben werden, zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs anerkannt werden. Mit dem Rechtsrahmen der Union sollte sichergestellt werden, dass diese alternativen CO_2-armen Optionen in allen einschlägigen Rechtsinstrumenten kohärent berücksichtigt werden.***

Or. en

Änderungsantrag 179
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. ***Der Beitrag aller emissionsarmen und emissionsfreien Technologien sollte weiterhin anerkannt***

dieser Technologien gefördert werden.	***werden, um den unterschiedlichen betrieblichen Erfordernissen und der Verfügbarkeit der Infrastruktur Rechnung zu tragen.*** Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.

Or. en

Begründung

Ein technologieneutraler Rahmen ist erforderlich, um der Vielfalt der operativen Anforderungen in den verschiedenen Wirtschaftszweigen und geografischen Regionen Rechnung zu tragen. Verschiedene Anwendungsfälle, insbesondere in der Logistik und in ländlichen Gebieten, erfordern flexible Lösungen, die über einen einzigen Technologiepfad hinausgehen, einschließlich Wasserstoff und erneuerbarer Kraftstoffe. Eine vorzeitige Beschränkung förderfähiger Technologien birgt die Gefahr, dass die Kosten steigen, die Eignung der Flotte eingeschränkt wird und der Übergang verlangsamt wird, wenn die Infrastruktur noch nicht entwickelt ist.

Änderungsantrag 180
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite ***können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert*** werden.	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite ***sollten unter Berücksichtigung der Minderung ihrer Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, die nach wie vor deutlich über dem Nullemissionsniveau liegen und die Einführung vollständig emissionsfreier Fahrzeuge verzögern könnten, auf die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben angerechnet*** werden.

Or. en

Änderungsantrag 181
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen ***und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein***. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.

Or. en

Änderungsantrag 182
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.	(14) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine ***wichtige*** Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Indem ihr Beitrag anerkannt wird, können fortgesetzte Investitionen und Innovationen im Bereich dieser Technologien gefördert werden.

Or. en

Änderungsantrag 183
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Plug-in-Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite sollten nicht auf die in dieser Verordnung festgelegten Ziele angerechnet werden, es sei denn, sie sind mit fahrzeugseitigen Systemen ausgestattet, die die Leistung um 50 % begrenzen, wenn der Verbrennungsmotor mehr als die Hälfte der Betriebsstunden fährt, oder zumindest mit der Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Einklang stehen.

Or. en

Änderungsantrag 184
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Emissionsarme Fahrzeuge, insbesondere solche, die mit alternativen Kraftstoffen wie Biokraftstoffen oder synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, können beim Übergang zu emissionsarmer Mobilität eine bedeutende Rolle spielen und für bestimmte

Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nach 2035 nützlich sein. Damit mit emissionsarmen Fahrzeugen ein stärkerer Beitrag zur Umstellung auf eine Wirtschaft mit geringen CO_2-Emissionen geleistet werden kann, muss die Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Kraftstoffen so überarbeitet werden, dass Kraftstoffen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ein höherer Anteil an Biokraftstoffen beigemischt werden darf, insbesondere durch die Anhebung des Schwellenwerts für die Beimischung von Bioethanol zu Ottokraftstoffen von 10 % auf 20 %, um die CO_2-Emissionen der bestehenden Fahrzeugflotte zu verringern. Auch die in der RED III festgelegte Obergrenze von 7 % für Biokraftstoffe der ersten Generation sollte überprüft werden. Zudem sollte die Verordnung (EU) 2019/631 überarbeitet werden, indem entweder die Begriffsbestimmung für emissionsarme Fahrzeuge angepasst oder die Schaffung einer gesonderten Zwischenkategorie in Erwägung gezogen wird. So könnte der Beitrag der verschiedenen bestehenden Technologien besser gewürdigt und ihre unmittelbare Funktion bei der Dekarbonisierung der bestehenden Flotte gestärkt werden.

Or. fr

Änderungsantrag 185
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

(14a) Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) können beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität eine Rolle spielen und für bestimmte Einsatzarten sowie auf anderen internationalen Märkten nützlich sein. OVC-HEV tragen zur Verringerung der CO_2-Emissionen aus dem Straßenverkehr bei, indem Verbrennungsmotoren mit einem Elektroantrieb kombiniert werden und den Verbrauchern eine praktische und flexible Option geboten wird, die sie an die Elektromobilität heranbringt. Die CO_2-Emissionen von OVC-HEV im Sinne der Verordnung (EU) 2024/1257 werden anhand eines Nutzfaktors berechnet, der dafür sorgt, dass im Jahr 2025 die Kilometerleistung bei den Typgenehmigungsprüfungen erhöht wurde und für das Jahr 2027 eine weitere Verschärfung vorgesehen ist. Eine solche Verschärfung würde zu einer erheblichen Erhöhung der CO_2-Werte im Rahmen der Typgenehmigung führen und damit den Beitrag von OVC-HEV zur Einhaltung der CO_2-Reduktionsziele durch die Hersteller beeinträchtigen. Um die regulatorische Stabilität sicherzustellen und den Beitrag von OVC-HEV zur Emissionsminderung zu erhalten, sollte durch eine Änderung der Verordnung (EU) 2024/1257 der geltende Nutzfaktor unverändert bleiben.

Or. en

Änderungsantrag 186
Adrian-George Axinia

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Ebenso muss zur Aufrechterhaltung eines technologieoffenen Rahmens anerkannt

werden, dass mit CO_2-armen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge als integraler Bestandteil eines wirtschaftlich tragfähigen und praktisch erreichbaren Dekarbonisierungspfads für Unternehmensflotten eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen.

Or. en

Änderungsantrag 187
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Ebenso sollte zur Unterstützung eines technologieneutralen Ansatzes die Anerkennung von Fahrzeugen, die mit kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden, als Beitrag zur Dekarbonisierung als Teil eines kosteneffizienten und operativ durchführbaren Übergangs zwischen Unternehmensflotten sichergestellt werden.

Or. en

Begründung

Ein technologieneutraler Ansatz ist von entscheidender Bedeutung, um einen kosteneffizienten und operativ durchführbaren Übergang zwischen Unternehmensflotten zu unterstützen. Mit diesem Änderungsantrag wird anerkannt, dass Fahrzeuge, die mit CO_2-armen Kraftstoffen betrieben werden, zur Dekarbonisierung beitragen können und im Rechtsrahmen neben anderen Lösungen für saubere Fahrzeuge gebührend berücksichtigt werden sollten.

Änderungsantrag 188
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.	***entfällt***

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 189
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten ***sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um*** die in dieser Verordnung ***festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –,*** Anforderungen ***für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die*** Mitgliedstaaten ***sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer***	(15) Die Mitgliedstaaten ***dürfen*** die in dieser Verordnung ***vorgesehenen Zielwerte nicht in unmittelbare oder mittelbare Beschaffungs-, Kauf-, Leasing-, Zulassungs- oder Flottenzusammensetzungsquoten für einzelne Unternehmen, Unternehmensgruppen, Sektoren oder Flottenbetreiber umwandeln. Ebenso dürfen keine Maßnahmen erlassen werden, die faktisch zu solchen Pflichten führen. Unternehmen müssen ihre Fahrzeugbeschaffung weiterhin nach betrieblichen*** Anforderungen***, Einsatzprofilen, Wirtschaftlichkeit, regionaler Infrastruktur, Fahrzeugverfügbarkeit, Nutzlast, Reichweite, Ladezeiten, Reparaturfähigkeit sowie Eigentums- und Leasingkosten ausrichten können. Maßnahmen der*** Mitgliedstaaten ***müssen technologieoffen, verhältnismäßig und mit der unternehmerischen Freiheit vereinbar sein***.

Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

---

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. de

Begründung

Die Ziele dürfen nicht durch nationale Umsetzung zu faktischen Einzelunternehmensquoten werden. Eine solche Durchreichung würde die unternehmerische Freiheit und betriebliche Realität missachten.

Änderungsantrag 190
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle

Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, ***um*** die ***in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben*** zu ***erfüllen***, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –***, ***Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen)*** und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten ***sollten auch Zielvorgaben*** für bestimmte ***Arten*** von Unternehmen ***oder*** Flottenbetreibern ***festlegen*** können***. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die*** Verfügbarkeit ***einer Ladeinfrastruktur***, ***die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur*** sollten die Mitgliedstaaten ***unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen***, ***womit sie auch zur Erreichung*** der ***in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments*** und ***des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen***. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“***[12]*** enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, ***Anreize für*** die ***Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge in Unternehmensflotten*** zu ***schaffen***, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge***, einschließlich Fahrzeugen, die mit kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden, wobei es sich um Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 handelt***, ***die*** die ***in den Artikeln 29, 29a und 31 dieser Richtlinie sowie in den damit verbundenen delegierten Rechtsakten festgelegten Kriterien erfüllen***, ***–sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –*** und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. ***Überdies sollten*** die Mitgliedstaaten ***gezielte Maßnahmen und Flexibilitätsregelungen*** für bestimmte ***Kategorien*** von Unternehmen ***und*** Flottenbetreibern ***einführen*** können***, wobei ihre besonderen betrieblichen Merkmale und Einschränkungen zu berücksichtigen sind, etwa wenn eine begrenzte*** Verfügbarkeit ***von Modellen oder Barrierefreiheitsanforderungen maßgeschneiderte Ansätze rechtfertigen***, ***z. B. bei kleinen Betreibern rollstuhlgerechter Taxis. Vor dem Erlass solcher Maßnahmen*** sollten die Mitgliedstaaten ***die betroffenen Betreiber rechtzeitig über ihr Inkrafttreten und die Einzelheiten ihrer Umsetzung informieren***, ***um die Vorsorge und die Anpassung*** der ***Unternehmen zu erleichtern. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen ohne vorheriges Abonnement und zu transparenten, fairen***

und ***erschwinglichen Preisen ermöglicht, den die Mitgliedstaaten bei der Gestaltung von Maßnahmen für Unternehmensflotten berücksichtigen sollten***. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“ enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

---

*[11] **Verordnung (EU) 2023/1804.***

*[12] **Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).***

Or. en

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag wird klargestellt, dass die Mitgliedstaaten umfassende Maßnahmen, einschließlich Maut-, Steuer- und Förderregelungen, nutzen können, um saubere Fahrzeuge, einschließlich solcher, die CO_2-arme Kraftstoffe verwenden, auf technologieoffene Weise zu fördern. Es werden Formulierungen gestrichen, die Strafmaßnahmen wie Lizenzanforderungen implizieren, und es wird eine verhältnismäßige Flexibilität eingeräumt, wenn objektive Sachzwänge, die Verfügbarkeit von Modellen oder der Bedarf an Barrierefreiheit dies rechtfertigen.

Änderungsantrag 191
Adrian-George Axinia

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die ***in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben*** zu	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um ***Anreize für*** die ***Nutzung umweltfreundlicher Fahrzeuge***

erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –***, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen)*** und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten ***sollten auch Zielvorgaben*** für bestimmte ***Arten*** von Unternehmen oder ***Flottenbetreibern festlegen können***. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

in Unternehmensflotten zu ***schaffen***, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge***, einschließlich Fahrzeugen, die mit kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden,*** sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen – und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. ***Überdies sollten*** die Mitgliedstaaten ***gezielte Maßnahmen und Flexibilitätsregelungen*** für bestimmte ***Kategorien*** von Unternehmen ***und Flottenbetreibern einführen, wobei ihre besonderen betrieblichen Merkmale und Einschränkungen zu berücksichtigen sind, etwa wenn eine begrenzte Verfügbarkeit von Modellen*** oder ***Barrierefreiheitsanforderungen maßgeschneiderte Ansätze rechtfertigen, z. B. bei kleinen Betreibern rollstuhlgerechter Taxis***. ***Bevor solche Maßnahmen erlassen werden, sollten die Mitgliedstaaten die davon betroffenen Betreiber rechtzeitig über ihr Inkrafttreten und die Einzelheiten ihrer Umsetzung informieren, um die Vorsorge und die Anpassung der Unternehmen zu erleichtern;*** ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von

Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 192
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten ***alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche*** Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, ***Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die*** Stärkung der Voraussetzungen für den	(15) Die Mitgliedstaaten sollten ***bei der Festlegung der am besten geeigneten Kombination von Unterstützungs- und Stützmaßnahmen zur Förderung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge unter Berücksichtigung der nationalen und operativen Gegebenheiten uneingeschränkt flexibel bleiben. Solche Maßnahmen können Steuervergünstigungen, Anreize für die Mauterhebung,*** Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, ***oder Maßnahmen zur*** Stärkung der Voraussetzungen für den

Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, ***z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können***. Ein entscheidender begünstigender Faktor ***ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht;*** für ***diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung*** der ***spezifischen betrieblichen Erfordernisse von*** Unternehmensflotten ***sorgen***, ***womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen***. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“***[12]*** enthält ***eine Reihe von Beispielen*** für bewährte Verfahren und ***wirksame*** Maßnahmen***, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil*** emissionsfreier Fahrzeuge ***an Unternehmensflotten zu erhöhen.***	Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, ***einschließlich des Aufbaus einer zugänglichen und erschwinglichen Ladeinfrastruktur, umfassen***. Ein entscheidender begünstigender Faktor für ***den Übergang*** der Unternehmensflotten, ***insbesondere für Betreiber mit intensiven betrieblichen Anforderungen, ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur***. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“ enthält ***nützliche Beispiele*** für bewährte ***nationale*** Verfahren und ***freiwillige*** Maßnahmen ***zur Förderung der Nutzung*** emissionsfreier Fahrzeuge.

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 193
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen ***ohne Vertrag und*** zu ***transparenten, fairen und*** erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 194
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen

ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 195
Merja Kyllönen

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige

Geänderter Text

(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige

staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten***, insbesondere in privaten Gebäuden,*** oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen ***ohne Vertrag und*** zu ***transparenten, fairen und*** erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. ***Allerdings sollte die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geregelt werden und Überschneidungen mit anderen Rechtsakten sollten verhindert werden.*** Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen***. Diese Verordnung sollte die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, ambitioniertere Ziele und Anreize festzulegen.***

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Begründung

Diese Änderungen sind gerechtfertigt, um die Kohärenz mit dem geltenden Unionsrecht zu wahren und Überschneidungen bei der Regulierung zu verhindern. Die Ladeinfrastruktur und die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe werden durch die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geregelt.

Änderungsantrag 196
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten

auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.	auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen ***und transparenten*** Preisen ***und ohne Vertrag*** ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen***. Die Mitgliedstaaten sollten intelligente und bidirektionale Ladetechnologien fördern, insbesondere ausgehend von emissionsfreien Unternehmensflotten.***
[11] Verordnung (EU) 2023/1804.	[11] Verordnung (EU) 2023/1804.
[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).	[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 197
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch ***Zielvorgaben*** für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch ***Referenzwerte*** für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen ***ohne Vertrag und*** zu ***transparenten, fairen und*** erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen. ***Diese Verordnung sollte die Mitgliedstaaten daran hindern,***

ambitioniertere Ziele festzulegen.

---

11 Verordnung ***(EU) 2023/1804.***

12 ***Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96)***.

Or. en

Begründung

Ein einfacher und transparenter Zugang zu Ladeinfrastruktur ist wesentlich für eine schnellere Einführung von Elektrofahrzeugen in Unternehmen. Darüber hinaus sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, auf der Grundlage individueller Herausforderungen und Möglichkeiten unterschiedliche Referenzwerte für bestimmte Arten von Unternehmen und Flottenbetreibern festzulegen.

Änderungsantrag 198
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter die Ermäßigung von Mautgebühren, Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im

Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.	Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen ***ohne Vertrag und*** zu ***transparenten, fairen und*** erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.
[11] Verordnung (EU) 2023/1804.	[11] Verordnung (EU) 2023/1804.
[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).	[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. en

Änderungsantrag 199
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter ***die Ermäßigung von Mautgebühren,*** Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, ***Anforderungen für die Erteilung von Lizenzen für bestimmte Personenverkehrsdienste (z. B. Taxis, Ride-Hailing-Unternehmen) und*** die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.	(15) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen ergreifen können, die sie für erforderlich halten, um die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben zu erfüllen, darunter Steuervergünstigungen für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie sonstige staatliche Fördermaßnahmen – vorbehaltlich der Vorschriften für staatliche Beihilfen –, ***wobei sicherzustellen ist, dass der Kauf emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge, die die Kriterien für „hergestellt in der Europäischen Union“ nicht erfüllen, weder subventioniert noch Anreize für deren Kauf geschaffen werden,*** die Stärkung der Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, z. B. im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Ladepunkte an bestimmten Standorten oder den vorrangigen Zugang zu Parkflächen***, und es sollten Regelungen für Umstellungsprämien unterstützt werden***. Die Mitgliedstaaten sollten auch Zielvorgaben für bestimmte Arten von Unternehmen oder Flottenbetreibern festlegen können. Ein entscheidender begünstigender Faktor ist die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur, die ein leichtes Aufladen zu erschwinglichen Preisen ermöglicht***, vor allem an Mobilitätsknotenpunkten***; für diese Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der spezifischen betrieblichen Erfordernisse von Unternehmensflotten sorgen, womit sie auch zur Erreichung der in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] für sie festgelegten Ziele beitragen. Die Mitteilung „Dekarbonisierung von Unternehmensflotten“[12] enthält eine Reihe von Beispielen für bewährte Verfahren und

wirksame Maßnahmen, die auf nationaler Ebene angewendet bzw. ergriffen werden können, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten zu erhöhen.

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

[11] Verordnung (EU) 2023/1804.

[12] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (COM(2025) 96).

Or. fr

Änderungsantrag 200
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Während die Gesamtbetriebskosten batteriebetriebener Elektrofahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer niedriger sind als die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, was hauptsächlich auf niedrigere Kraftstoff- und Wartungskosten zurückzuführen ist, stellt der höhere Kaufpreis neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge weiterhin eine Hürde für einige Verbraucher dar, insbesondere für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen. Die CO_2-Normen der EU gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 schaffen Anreize für Hersteller, kleinere und erschwinglichere batteriebetriebene Elektrofahrzeuge auf dem Unionsmarkt in Verkehr zu bringen. Infolgedessen sank der Durchschnittspreis batteriebetriebener Elektrofahrzeuge in allen Segmenten im Jahr 2025 um 5 %[1a].

Es ist äußerst wichtig, ein starkes und stabiles Regelungsumfeld aufrechtzuerhalten, damit batteriebetriebene Elektrofahrzeuge in allen Segmenten vor 2030 preislich das Niveau von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor erreichen. In China liegen batteriebetriebene Elektrofahrzeuge in praktisch allen Segmenten preislich bereits gleichauf mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Zudem haben sich nationale Sozialleasingmodelle, insbesondere solche, die auf Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen ausgerichtet sind, als wirksam erwiesen, um die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen und so die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und die Auswirkungen von Preisschwankungen zu verringern. Mit dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten folglich dazu angehalten werden, einen Rechtsrahmen für Sozialleasing zu schaffen, insbesondere für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen, für benachteiligte Verkehrsnutzer und für Arbeitnehmer. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die verfügbaren EU-Mittel zu nutzen, insbesondere den mit der Verordnung (EU) 2023/955 eingerichteten Klima-Sozialfonds.

[1a] IEA, Global EV Outlook 2026 (weltweiter Perspektivbericht über Elektrofahrzeuge 2026).

Or. en

Änderungsantrag 201
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Während sich die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten CO_2-Emissionsnormen auf neu zugelassene Fahrzeuge beziehen, finden etwa zwei Drittel aller Verkäufe von Personenkraftwagen in der Union auf dem Gebrauchtwagenmarkt statt, der somit der wichtigste Kanal für den Zugang zur Mobilität für die Mehrheit der europäischen Verbraucher ist, insbesondere für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen. Die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs kann daher nicht allein durch die Regulierung von Neufahrzeugen erreicht werden. Vielmehr sind politische Anreize erforderlich, um den Übergang des Gebrauchtwagenmarkts zu emissionsfreien Fahrzeugen zu beschleunigen. Unternehmensflotten bieten in dieser Hinsicht eine einzigartige Chance, da sie aufgrund ihrer hohen jährlichen Kilometerleistung und ihrer kurzen Haltezeiten schneller und in größerem Umfang auf den Gebrauchtmarkt gelangen als Fahrzeuge in Privatbesitz. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, bedarf es öffentlicher Maßnahmen, mit denen die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtmarkt aktiv unterstützt wird, unter anderem durch Sozialleasingsysteme, steuerliche Anreize und angemessene Ladeinfrastrukturen. Solche Maßnahmen würden sich gegenseitig verstärkende Vorteile mit sich bringen: Einerseits werden Unternehmen darin unterstützt, ihre Flotten mit Blick auf Emissionsfreiheit zu erneuern, und andererseits wird saubere Mobilität für die breite Mehrheit der europäischen Verbraucher zugänglich und erschwinglich, wodurch ein Beitrag zu den allgemeinen Dekarbonisierungszielen des Verkehrssektors der Union geleistet wird.

Or. en

Änderungsantrag 202
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Inselmitgliedstaaten und Inselregionen sehen sich beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität besonderen strukturellen und geografischen Einschränkungen gegenüber, darunter begrenzte Stromverbundkapazitäten, höhere Transport- und Fahrzeugeinfuhrkosten, fragmentierte Märkte, saisonale tourismusbedingte Verkehrsnachfrage, begrenzte Verfügbarkeit von Land für den Aufbau von Ladeinfrastruktur und Abhängigkeit von der Seeverkehrslogistik. Diese Einschränkungen können die Geschwindigkeit und die Kosteneffizienz des Einsatzes emissionsfreier bzw. emissionsarmer Unternehmensflotten beeinträchtigen. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Durchführung dieser Verordnung daher gezielte und verhältnismäßige Maßnahmen ergreifen können, die den besonderen Merkmalen der Inselgebiete Rechnung tragen und gleichzeitig zur allgemeinen Verwirklichung der Klima- und Verkehrsziele der Union beitragen.

Or. en

Änderungsantrag 203
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Die mangelnde Ladeinfrastruktur, insbesondere außerhalb städtischer Gebiete, steht dem Aufbau einer emissionsfreien Unternehmensflotte im Wege. Bevor ein verbindliches Ziel für die Mitgliedstaaten für die emissionsfreie bzw. emissionsarme Unternehmensflotte festgelegt wird, sollte die verfügbare Ladeinfrastruktur für die gewerbliche Flotte, z. B. in Industriegebieten, Logistikzentren und Verkehrsknotenpunkten, mit großer Dringlichkeit entwickelt und integriert werden.

Or. en

Änderungsantrag 204
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Die Strategien für die Mobilität von Unternehmen sollten zu einem umfassenderen Übergang zu nachhaltigen und gemeinsam genutzten Mobilitätslösungen beitragen und gleichzeitig Sozialleasingsysteme unterstützen, die auf Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen, benachteiligte Verkehrsnutzer und Selbstständige ausgerichtet sind.

Or. en

Änderungsantrag 205
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Während die Dekarbonisierung von Flottenfahrzeugen in allen Wirtschaftszweigen nach wie vor eine Priorität darstellt, sind die technologischen Anforderungen an Lieferwagen für Arzneimittel in vielen Fällen noch nicht technisch realisierbar.

Or. en

Änderungsantrag 206
Daniel Attard

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15b) Die Verfahren für staatliche Beihilfen sollten verhältnismäßig, vorhersehbar und verwaltungstechnisch einfach bleiben, insbesondere für kleinere Unternehmen und Mitgliedstaaten mit begrenzten Verwaltungskapazitäten, um so die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge durch Unternehmen und Flottenbetreiber zu erleichtern. Die Kommission sollte die Kohärenz zwischen dieser Verordnung und den geltenden Rahmen für staatliche Beihilfen, einschließlich der künftigen Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr, sicherstellen.

Or. en

Änderungsantrag 207
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Auch die zunehmende Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge mit Elektroantrieb wird die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen; dies wird zu einer Verdichtung des Ladenetzes führen, was auch für emissionsfreie Fahrzeuge von Vorteil sein wird.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 208
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Auch die zunehmende Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge mit Elektroantrieb wird die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen; dies wird zu einer Verdichtung des Ladenetzes führen, was auch für emissionsfreie Fahrzeuge von Vorteil sein wird.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 209
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) ***Auch*** die ***zunehmende Verbreitung emissionsarmer*** Fahrzeuge ***mit Elektroantrieb*** wird die ***Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen; dies wird zu***	(16) ***Durch*** die ***Einführung emissionsfreier*** Fahrzeuge wird die ***Nutzung und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Ladeinfrastruktur***

einer Verdichtung des Ladenetzes führen, was auch für emissionsfreie Fahrzeuge von Vorteil sein wird.	***erhöht und es werden weitere Investitionen in Ladenetze, intelligentes Laden und bidirektionale Ladeinfrastruktur unterstützt***.

Or. en

Änderungsantrag 210
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Auch die zunehmende Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge mit Elektroantrieb wird die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen; dies wird zu einer Verdichtung des Ladenetzes führen, was auch für emissionsfreie Fahrzeuge von Vorteil sein wird.	(16) Auch die zunehmende Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge mit Elektroantrieb wird die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen; dies wird zu einer Verdichtung des Ladenetzes führen, was auch für emissionsfreie Fahrzeuge von Vorteil sein wird. ***Der Aufbau einer zugänglichen, erschwinglichen und zuverlässigen Ladeinfrastruktur ist nach wie vor eine Voraussetzung für die großflächige Einführung emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden (VEEF).***

Or. en

Änderungsantrag 211
Tiemo Wölken, François Kalfon
im Namen der S&D-Fraktion

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Angesichts der zunehmenden Notwendigkeit, das Energiesystem flexibel zu gestalten und mit einer regelbaren Stromversorgung auszustatten, und der Tatsache, dass ein erheblicher Teil der Unternehmensflotten regelmäßigen und vorhersehbaren Fahr- und Lademustern folgt, sollte diese Verordnung auch die Einführung intelligenter und bidirektionaler Ladetechnologien bei den Flotten fördern und die Mitgliedstaaten ermutigen, die erforderliche Infrastruktur sowie den Markt- und Datenzugang einzurichten.

Or. en

Änderungsantrag 212
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Da Firmenwagen häufig nach vorhersehbaren und sich wiederholenden Mustern genutzt werden, sollte diese Richtlinie die Einführung intelligenter und bidirektionaler Ladetechnologien in Unternehmensflotten fördern.

Or. en

Begründung

Die Elektrifizierung der Flotten sollte zusammen mit Energie-, Flexibilitäts- und Interoperabilitätsvorschriften konzipiert und nicht als reines Verkehrsdossier behandelt werden. Unternehmensflotten können als Systemressourcen fungieren, da sie sich aufgrund der vorhersehbaren Nutzungsmuster für intelligentes und bidirektionales Laden eignen. Die Richtlinie kann die Einführung von intelligentem Laden beschleunigen und den Interessenträgern die Unterstützung von bidirektionalem Laden signalisieren.

Änderungsantrag 213
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16a) Da Firmenwagen häufig nach vorhersehbaren und sich wiederholenden Mustern genutzt werden, sollte diese Verordnung die Einführung intelligenter und bidirektionaler Ladetechnologien in Unternehmensflotten fördern.

Or. en

Änderungsantrag 214
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16b) Intelligentes und bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen ist auch der kosteneffizienten Systemintegration von sauberem Strom zuträglich und fördert eine bessere Energienutzung.

Or. en

Begründung

Prognosen deuten auf einen massiven Ausbau der installierten Kapazitäten für erneuerbare Energie bis 2050 in Europa hin: über 1 000 GW Onshore-Windenergie, bis zu 450 GW Offshore-Windenergie und über 600 GW Solarenergie. Die Elektrifizierung wird jedoch nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn es uns gelingt, diesen wachsenden Anteil an erneuerbarer Energie aufseiten der Nutzung zu absorbieren. Um die Elektrifizierung als verlässlichsten Weg zur Resilienz und zur Senkung der Energiekosten auszubauen, müssen die politischen Entscheidungsträger daher auch Merkmale der intelligenten Elektrifizierung in die EU-Rechtsvorschriften aufnehmen, um höhere Systemkosten und Ineffizienz zu verhindern.

Änderungsantrag 215

Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16b) Intelligentes und bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen ist auch der kosteneffizienten Systemintegration von sauberem Strom zuträglich und fördert eine bessere Energienutzung.

Or. en

Änderungsantrag 216
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16c) Intelligentes Laden sollte angesichts der Ausgereiftheit der Technologie und ihrer positiven Auswirkungen auf die Gesamtbetriebskosten als Ladestandard gefördert werden.

Or. en

Änderungsantrag 217
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16c) Für temperaturgeregelte Transportwagen, die für den sicheren Transport von Arzneimitteln, Impfstoffen und anderen Gesundheitsprodukten und Arzneimitteln essenziell sind, ist mit Blick

auf den Erhalt und die Aufrechterhaltung der sicheren Versorgung von Krankenhäusern und Apotheken in ganz Europa mit Arzneimitteln eine besondere Ausnahme erforderlich.

Or. en

Änderungsantrag 218
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(16d) Da intelligente und bidirektionale Ladetechnologien den Flottenbetreibern möglicherweise nicht bekannt sind, sollten die Mitgliedstaaten die erforderliche Bildungsarbeit leisten und die nötigen finanziellen Ressourcen einsetzen, um das Bewusstsein zu schärfen und Unternehmen bei der Erneuerung ihrer Flotten mit intelligenten bzw. bidirektionalen Ladefunktionen zu unterstützen.

Or. en

Änderungsantrag 219
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die	***entfällt***

Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. en

Änderungsantrag 220
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten ***dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten*** finanzielle ***Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme*** Fahrzeuge ***ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen*** und ***sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie***	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten finanzielle ***Unterstützungsmaßnahmen zur Erleichterung der Einführung emissionsarmer bzw. emissionsfreier*** Fahrzeuge und ***Förderung*** der ***Wettbewerbsfähigkeit*** und ***der Widerstandsfähigkeit*** der europäischen ***Wertschöpfungskette*** der ***Automobilindustrie nutzen*** können.

beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der ***Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen*** und ***leichte Nutzfahrzeuge, die „in*** der Europäischen ***Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht,*** der ***Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden*** können.

---

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. en

Änderungsantrag 221
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur

Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium ***in vollem Umfang*** nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ***ausschließlich*** für ***emissionsfreie und emissionsarme*** Unternehmensfahrzeuge ***gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont***, ***dass*** die ***Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für*** Elektrofahrzeuge ***zu fördern***, ***hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können***, ***besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden***

Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge, die ***Energie aus erneuerbaren Quellen nutzen (batteriebetriebene*** Elektrofahrzeuge, ***Plug-in-Hybridfahrzeuge***, ***Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge*** und ***Fahrzeuge***, die ***ausschließlich mit*** in ***Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben*** werden***) gewähren***.

können.

---

*[13] **Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024**.*

Or. en

Begründung

Flottenbetreiber sollten Zugang zu einem breiten Spektrum von Technologien haben, um die vielfältigen Anwendungsfälle und Betriebsanforderungen abzudecken. In diesem Zusammenhang ist es entscheidend, gleiche Wettbewerbsbedingungen sowie Technologieneutralität zwischen batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, Brennstoffzellen-Elektrofahrzeugen und anderen alternativen Antriebslösungen wie VEEF zu gewährleisten.

Änderungsantrag 222
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ***ausschließlich*** für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer ***nur*** auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren***, die „in der Europäischen Union hergestellt“ wurden***. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller

Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender ***Industriesektoren***, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten ***Dekarbonsierung*** der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen ***und leichte Nutzfahrzeuge***, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die ***europäischen Anbieter*** entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden ***Sektoren angezogen*** werden können.

auszubauen und sich ***nach und nach*** von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. ***Da sich mehrere aufeinanderfolgende Krisen auf den Zugang zur Mobilität für alle ausgewirkt haben, wird mit dieser Verordnung weder angestrebt, die Erstattung von Kraftstoffsteuern, die die Mitgliedstaaten berufsbezogen einführen können, als finanzielle Beihilfe zu betrachten, noch soll mit dieser Verordnung verhindert werden, dass in Zeiten wie der derzeitigen Krise außergewöhnliche Unterstützung geleistet wird.*** Um die Dekarbonisierung entscheidender ***Industriezweige***, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten ***Dekarbonisierung*** der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die ***Anbieter aus der Union*** entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden ***Wirtschaftszweigen eingeworben*** werden können***. Da kleine Elektrofahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ werden, einen ökologischen und industriellen Nutzen mit sich bringen, sollte für sie eine gesonderte Berechnungsmethode gelten, mit der ihre***

Aufnahme in Unternehmensflotten begünstigt wird.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. fr

Änderungsantrag 223
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie

Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des

Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie angekündigt. ***Mit der Verordnung (EU) 2023/1542 wurden Anforderungen hinsichtlich des Alterungszustands von Elektrofahrzeugbatterien eingeführt, da die Bereitstellung umfassender und leicht zugänglicher Informationen zum Alterungszustand für Verbraucher ohne Zusatzkosten von entscheidender Bedeutung ist, um das Vertrauen im Gebrauchtwagenmarkt zu stärken.*** Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie ***und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes*** zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können ***und dass ein Kreislaufansatz innerhalb der Batterie-Wertschöpfungskette umgesetzt wird, der Reparatur-, Wiederaufbereitungs-, Umnutzungs- und Recyclingmaßnahmen innerhalb der Union umfasst. Die Verfügbarkeit digitaler Batterieinformationen kann die Transparenz, das Verbrauchervertrauen und die Kreislaufwirtschaft auf dem Markt für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge stärken.***

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des

Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. en

Änderungsantrag 224
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie ***und emissionsarme*** Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. ***Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen*** Unterstützung ***würden*** die Bemühungen der Union ***gestärkt***, ihre ***Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich*** von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu ***lösen***. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. ***Im Jahr 2023 wurden jedoch allein in den fünf größten EU-Ländern bis zu 42 Mrd. EUR an Steuergeldern ausgegeben, um die Nutzung emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge zu subventionieren[1a]. Finanzielle*** Unterstützung***, die ausschließlich emissionsfreien Fahrzeugen zugutekommt, kann*** die Bemühungen der Union ***untermauern***, ihre ***Energiesicherheit zügiger zu stärken, die Abhängigkeit*** von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu ***verringern und Unternehmen sowie letztlich auch Verbraucher – insbesondere schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer – vor hohen und schwankenden Preisen für fossile Brennstoffe zu schützen***. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die

angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken ***und damit attraktive und hochwertige Arbeitsplätze in der Industrie in Europa zu erhalten***. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.

[1a] Company car fossil fuel subsidies in Europe (Subventionen für fossile Brennstoffe für Firmenwagen in Europa), ERM, 2024.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. en

Änderungsantrag 225
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ***ausschließlich*** für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. ***In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen.*** Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.

Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.

---

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. en

Begründung

Es bedarf eines pragmatischen und realistischen Ansatzes, um sicherzustellen, dass Wirtschaftsakteure und Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen weiterhin Zugang zu erschwinglicher Mobilität haben, auch wenn sie noch kein emissionsfreies oder emissionsarmes Fahrzeug besitzen.

Änderungsantrag 226
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf

emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender ***Industriesektoren***, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten ***Dekarbonsierung*** der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen ***und leichte Nutzfahrzeuge***, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die ***europäischen Anbieter*** entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden ***Sektoren angezogen*** werden können.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender ***Industriezweige***, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten ***Dekarbonisierung*** der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die ***Anbieter aus der Union*** entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden ***Wirtschaftszweigen eingeworben*** werden können.

[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. fr

Änderungsantrag 227

Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie ***und emissionsarme*** Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie ***und emissionsarme*** Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonsierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken.	(17) Wie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen konstruiert sind, ist häufig entscheidend dafür, welche Fahrzeuge die Unternehmen zur Anschaffung auswählen. Unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten sollten die Mitgliedstaaten dieses Instrumentarium in vollem Umfang nutzen, d. h. sie sollten finanzielle Unterstützung ausschließlich für emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge gewähren. In den Schlussfolgerungen des Rates wurde wiederholt betont, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen müssen[13]. Mit einer nur auf emissionsfreie Fahrzeuge ausgerichteten finanziellen Unterstützung würden die Bemühungen der Union gestärkt, ihre Energieversorgungssicherheit schneller auszubauen und sich von Einfuhren fossiler Brennstoffe zu lösen. Um die Dekarbonisierung entscheidender Industriesektoren, die die Automobilindustrie beliefern, voranzubringen und zudem auf umweltverträglicher Technologie beruhende Erzeugnisse und die heimische Produktion im Technologiebereich wie Batterien für Elektrofahrzeuge zu fördern, hat die Kommission im Deal für eine saubere Industrie einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie angekündigt. Da die Mitgliedstaaten den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten aus öffentlichen Mitteln unterstützen können, besteht die Möglichkeit, mittels dieser öffentlichen Unterstützung die inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie zu stärken. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen

Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die „in der Europäischen Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.	Union hergestellt“ sind, können dazu beitragen, dass ein stabiler Leitmarkt für die europäischen Anbieter entsteht, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche aufgeholfen wird und deren Arbeitskräfte gehalten sowie neue Investitionen in die Produktionskapazitäten der Union in den betreffenden Sektoren angezogen werden können.
[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.	[13] Siehe etwa die Schlussfolgerungen des Rates zur Umweltdiplomatie vom 18. März 2024.

Or. en

Änderungsantrag 228
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 229
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 230
Zala Tomašič

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder	***entfällt***

leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.

Or. en

Begründung

Rechtsvorschriften, deren Hauptaugenmerk auf der Verringerung der CO_2-Emissionen liegt, sollten klar von handelspolitischen Erwägungen getrennt sein. Eine Verwischung der Grenzen zwischen Klimazielen und handelsbezogenen Maßnahmen birgt die Gefahr, dass die rechtliche Klarheit darunter leidet, Marktsignale verzerrt werden und die Wirksamkeit beider Politikbereiche geschwächt wird.

Änderungsantrag 231
Urmas Paet

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.	***entfällt***

Or. en

Änderungsantrag 232
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika

Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) ***Um*** die ***Anforderungen an*** die ***Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in*** der ***Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung*** der ***Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode*** zur ***Bestimmung*** der ***Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen***.	(18) Die ***Definition und*** die ***damit verbundene Methode zur Bestimmung*** der ***Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in*** der ***Europäischen Union hergestellt“ sollten im Rahmen der Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen*** zur ***Beschleunigung*** der ***Verstärkung der industriellen Kapazität und der Dekarbonisierung in strategischen Sektoren (Verordnung zur industriellen Beschleunigung) festgelegt werden***.

Or. en

Änderungsantrag 233
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, ***sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu*** erlassen, ***um*** eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen ***oder leichten Nutzfahrzeugen*** als „in der Europäischen Union hergestellt“	(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, ***sollten das Europäische Parlament und der Rat im Wege des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens gemeinsam einen besonderen Rechtsakt*** erlassen, ***mit dem*** eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen als „in

festzulegen.	der Europäischen Union hergestellt“ ***festgelegt wird***. ***In diesem Rechtsakt sollte insbesondere ein Mindestsatz von 60 % für die Integration von in der Union hergestellten strategischen Komponenten vorgesehen werden, und in Drittländern ansässige Hersteller, die staatliche Subventionen erhalten, mit denen der Binnenmarkt verfälscht wird, sollten ausdrücklich ausgeschlossen werden.***

Or. fr

Änderungsantrag 234
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.	(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen. ***Mit dem anstehenden delegierten Rechtsakt zur Festlegung der Methode sollte sichergestellt werden, dass Fahrzeuge, deren Teile und Bauteile, die in der EU hergestellt werden, unabhängig von den Eigentumsrechten des betreffenden Unternehmens das Gütesiegel „in der Europäischen Union hergestellt“ erhalten.***

Or. en

Änderungsantrag 235
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.	(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen. ***Bei der Methode sollten auch Kriterien in Bezug auf Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und Resilienz innerhalb der Lieferkette für Elektrofahrzeugbatterien berücksichtigt werden.***

Or. en

Änderungsantrag 236
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen	(18) Um die Anforderungen an die Stärkung der inländischen

Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen ***oder leichten Nutzfahrzeugen*** als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen.	Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie an den im Deal für eine saubere Industrie angekündigten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie anzugleichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung von Personenkraftwagen als „in der Europäischen Union hergestellt“ festzulegen***, womit sich eine einzigartige Gelegenheit bietet, die Automobilindustrie in der Union wieder anzukurbeln und gleichzeitig den tatsächlichen ökologischen Beitrag einer emissionsarmen und emissionsfreien Mobilität zu stärken***.

Or. fr

Änderungsantrag 237
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet	***entfällt***

auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 238
Carlo Fidanza

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser ***Verordnung*** angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser ***Richtlinie*** angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der

Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen ***Zielvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die ***Erfüllung*** der ***Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen***, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. ***Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.***

Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen ***Richtvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die ***Fortschritte bei*** der ***Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie zu überwachen***, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten.

Or. en

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag werden Governance und Berichterstattung an den vorläufigen Charakter der Ziele angepasst. Mit den nationalen Plänen und der Berichterstattung sollten die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele der Richtlinie überwacht und nicht die Einhaltung verbindlicher Verpflichtungen nachgewiesen werden. Eine regelmäßige Berichterstattung bietet eine ausreichende Grundlage für die Bewertung durch die Kommission, während zusätzliche Überprüfungsmechanismen und die Überarbeitung der Ziele weiterhin den ordentlichen Verfahren der Union unterliegen sollten.

Änderungsantrag 239
Adrian-George Axinia

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission ***einen nationalen Plan*** vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er ***zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben*** ergriffen hat ***und*** zu ergreifen gedenkt. Um die ***Erfüllung*** der ***Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen***, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission ***jährlich*** anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. ***Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und***	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission ***alle zwei Jahre eine nationale Strategie*** vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er ergriffen hat ***bzw.*** zu ergreifen gedenkt. Um die ***Fortschritte bei*** der ***Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung zu überwachen***, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten.

Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 240
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur ***Erfüllung*** der ***im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die ***Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen***, sollte jeder Mitgliedstaat	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur ***Unterstützung*** der ***Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die ***Fortschritte zu bewerten***, sollte jeder

der Kommission ***jährlich anhand von*** Daten ***aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern*** über die ***Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf*** große Unternehmen ***neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier*** und ***emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten***. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr ***2032*** überprüfen und ***gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen***, ***unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume***, ***wobei den einschlägigen Markt-*** und ***Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist***. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. ***Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.***

Mitgliedstaat der Kommission ***relevante*** Daten über die ***Zulassung von Fahrzeugen durch*** große Unternehmen ***übermitteln, wobei der Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten*** und ***die Wirtschaftsteilnehmer möglichst gering zu halten ist***. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr ***2035*** überprüfen und ***dabei Markt- und Technologieentwicklungen***, ***einschließlich des Aufbaus der Infrastruktur, der Strompreise, der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie***, ***der Erschwinglichkeit*** und ***der Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeugmodelle, berücksichtigen***. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken.

Or. en

Änderungsantrag 241
Li Andersson

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der ***Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern*** oder ***anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken*** und ***Steuerregistern über*** die ***Zahl*** der ***in seinem Hoheitsgebiet*** auf große Unternehmen ***neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier*** und ***emissionsarmer*** Fahrzeuge daran, ***aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen***, ***Bericht erstatten***. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen ***und den wirksamen Ausschluss von natürlichen Personen, Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen aus dem Anwendungsbereich sicherzustellen***, sollte jeder Mitgliedstaat ***spezifische Datenpunkte für jede neue Zulassung von Unternehmensfahrzeugen erfassen und melden. Diese Überwachung sollte detaillierte technische Informationen für jedes Fahrzeug umfassen, einschließlich des Antriebsstrangtyps, der CO_2-Emissionen und der Masse in fahrbereitem Zustand gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung. Handelt es sich bei dem Registrierenden um einen Finanzintermediär wie ein Leasing- oder Mietunternehmen, müssen die Mitgliedstaaten den Status des Endnutzers oder Leasingnehmers erfassen, um zwischen großen Unternehmen, Kleinstunternehmen, kleinen oder mittleren Unternehmen und natürlichen Personen zu unterscheiden. Die Berechnung der Einhaltungsziele sollte ausschließlich auf Fahrzeugen beruhen, bei denen sowohl der Registrierende als auch der Endnutzer als große Unternehmen eingestuft wurden.***

unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission diese Informationen jährlich bis zum 28. Februar in einem standardisierten digitalen Format übermitteln. Die Kommission sollte ein öffentlich zugängliches Register dieser Daten führen und ***bis zum 30. Juni jedes Jahres die Fortschritte der Mitgliedstaaten veröffentlichen, einschließlich der Gesamtzahl der Zulassungen durch große Unternehmen, des Anteils emissionsfreier*** Fahrzeuge daran ***und der Fortschritte bei der Verwirklichung der nationalen Ziele.***

Damit der Berichtsrahmen weiterhin solide und fachlich relevant bleibt, ***sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Datenanforderungen und Parameter anzupassen.***

Spätestens bis zum 31. Dezember 2027 und parallel zur Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/1242 sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen neuen Gesetzgebungsvorschlag vorlegen, um die Inanspruchnahme des emissionsfreien Güterverkehrs durch große Unternehmen zu steigern.

Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die

Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 242
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung ***im Jahr 2032*** überprüfen und ***gegebenenfalls***	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung ***alle zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten***

Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

überprüfen und ***erforderlichenfalls*** Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen***, d. h. den wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig Unternehmensflotten und der Entwicklung des Marktes für gebrauchte Elektrofahrzeuge,*** Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. ***Dabei sollte die Kommission der Entwicklung des Marktanteils und der Mengen emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, die aus Drittländern eingeführt werden, besondere Aufmerksamkeit widmen und das Risiko bewerten, dass mit den in dieser Verordnung vorgesehenen Zielen und Maßnahmen Einfuhren aus Drittländern zum Nachteil der Herstellung und der Wertschöpfungsketten in der Union begünstigt werden, und etwaige Anpassungen in Betracht ziehen, die erforderlich wären, um die strategische Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union zu erhalten.*** Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. fr

Änderungsantrag 243
Jacek Ozdoba
im Namen der ECR-Fraktion
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, ***sollte*** jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der ***im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, ***sollte*** jeder Mitgliedstaat der Kommission ***jährlich*** anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, ***unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume,*** wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, ***wird*** jeder Mitgliedstaat ***gebeten,*** der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der ***Zielvorgaben für emissionsfreien Verkehr*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, ***kann*** jeder Mitgliedstaat der Kommission ***alle zwei Jahre*** anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der

Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger ***und Mitgliedstaaten*** bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 244
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat ***der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über*** die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte ***diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen*** und ***gegebenenfalls***	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat ***spezifische Datenpunkte für jede neue Zulassung von Unternehmensfahrzeugen, darunter*** die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge**,** sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, ***anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern erfassen und der Kommission jährlich***

Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, ***unter anderem durch*** die ***Festlegung von Zielvorgaben*** für die ***nachfolgenden Zeiträume***, ***wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung*** zu ***tragen ist***. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, ***um im Vorfeld der*** Überprüfung ***Informationen einzuholen***, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, ***zu*** unterstützen und Folgeinitiativen ***zu*** erörtern.

Bericht erstatten. Die Kommission sollte ***ein öffentlich zugängliches Register dieser Datenpunkte führen*** und ***jährlich über die Fortschritte der Mitgliedstaaten Bericht erstatten. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten ab 2028 alle zwei Jahre aktualisierte Pläne vorlegen, in denen sie darlegen, wie sie die in dieser Verordnung festgelegten Ziele erreichen wollen. Bis zum 31. Dezember 2027 sollte die Kommission parallel zur Überprüfung der CO_2-Normen für schwere Nutzfahrzeuge die Einführung von Maßnahmen in Erwägung ziehen, um die Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in der Union zu fördern. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls ihren Anwendungsbereich insbesondere auf mittlere Unternehmen mit großen Unternehmensflotten ausweiten***. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden***, inwieweit diese Verordnung den Herstellern dabei geholfen hat, ihre Ziele gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 zu erreichen, wie sie sich auf die Entwicklung eines erschwinglichen und wettbewerbsfähigen Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge auswirkt*** und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte ***wissenschaftliche Daten zu sammeln und*** das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, ***gegebenenfalls für die*** Überprüfung ***relevante Zusatzinformationen einholen***, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen,

unterstützen und Folgeinitiativen erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 245
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt***, einschließlich ausführlicher Überwachungs- und Berichterstattungsmethoden, wie beispielsweise Maßnahmen, mit denen für Transparenz und Vertrauen auf dem Markt für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge gesorgt werden soll***. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den

Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern. ***Die Kommission sollte prüfen, ob harmonisierte Anforderungen der Union in Bezug auf die Bewertung, Transparenz und Überprüfung des Alterungszustands von Elektrofahrzeugbatterien erforderlich sind, und dabei die technologischen Entwicklungen, die Verordnung (EU) 2023/1542, die einschlägigen Arbeiten der UNECE und künftige Rechtsvorschriften der Union über die technische Überwachung und die Fahrzeugprüfung berücksichtigen.***

Or. en

Änderungsantrag 246
Rosa Serrano Sierra

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der

Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung ***vorlegen***, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen ***Rechnung zu tragen*** ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt***, einschließlich einer Bewertung der Ladeinfrastruktur und der Netzkapazität an wichtigen Verkehrsknotenpunkten, darunter Flughäfen***. Um die Erfüllung der Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung ***annehmen***, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei ***die einschlägigen netzbezogenen Rechtsvorschriften zu berücksichtigen sind und die Kohärenz mit den Zielen für den Aufbau von Ladestationen und Zapfstellen in der gesamten Union sowie mit*** den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen ***sicherzustellen*** ist. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten

bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 247
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die ***Erfüllung der*** Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung ***vorlegen, unter anderem durch die Festlegung von Zielvorgaben für die nachfolgenden Zeiträume, wobei den einschlägigen Markt- und Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen ist***. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die	(19) Damit die Kommission die Durchführung dieser Verordnung angemessen überwachen und begleiten kann, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vorlegen, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. Um die ***Ausrichtung an den*** Zielvorgaben für Neuzulassungen nachzuweisen, sollte jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich anhand von Daten aus seinen Fahrzeugregistern oder anderen einschlägigen Quellen wie Steuerdatenbanken und Steuerregistern über die Zahl der in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen neu zugelassenen Fahrzeuge sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge daran, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen, Bericht erstatten. Die Kommission sollte diese Verordnung im Jahr 2032 überprüfen und gegebenenfalls Vorschläge für eine Überarbeitung ***annehmen***. Bei der Bewertung der Funktionsweise der Verordnung sollte die Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die

Kommission prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Die Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung der Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken. Die Kommission sollte das Forum für nachhaltigen Verkehr einbeziehen, um im Vorfeld der Überprüfung Informationen einzuholen, die Interessenträger und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Maßnahmen, die der Erfüllung der Zielvorgaben dienen, zu unterstützen und Folgeinitiativen zu erörtern.

Or. en

Änderungsantrag 248
Flavio Tosi

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19a) Angesichts der Vielfalt der Marktstrukturen, der Infrastrukturreife, der Leasingmodelle, der Steuersysteme und der Betriebsbedingungen in der Union sollten Maßnahmen zur Beschleunigung der Dekarbonisierung von Unternehmensflotten mit angemessenen Grundvoraussetzungen einhergehen. Die Verfügbarkeit einer öffentlich zugänglichen Lade- und Betankungsinfrastruktur, eine ausreichende Netzkapazität, erschwingliche Energiepreise, der Zugang zu Finanzierungs- und Leasinglösungen, eine angemessene Fahrzeugproduktionskapazität und stabile Restwerte sind Schlüsselfaktoren für einen erfolgreichen, kosteneffizienten und operativ durchführbaren Übergang. Die

Kommission sollte die Mitgliedstaaten durch Leitlinien, den Austausch bewährter Verfahren und gezielte Anreize unterstützen, wobei nationale Besonderheiten zu berücksichtigen sind, die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten ist und ein unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand zu vermeiden ist.

Or. en

Begründung

Dieser Erwägungsgrund spiegelt die Notwendigkeit eines flexiblen und verhältnismäßigen Rahmens wider, der den unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten Rechnung trägt und eine Unterstützung für den pragmatischen Übergang zu saubereren Unternehmensflotten bedeutet.

Änderungsantrag 249
Dario Tamburrano

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19a) Im Interesse der Transparenz und zur Stärkung der Verbraucher sollten Informationen zum Alterungszustand der Batterie den Verbrauchern ohne zusätzliche Kosten leicht zugänglich gemacht und standardmäßig im bordeigenen Batteriemanagementsystem sowie im Fahrerinformationssystem aller Neufahrzeuge angezeigt werden. Bei bestehenden Fahrzeugen sollten die Hersteller sicherstellen, dass der Alterungszustand gemäß Artikel 38 Nummer 8 der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG ohne zusätzliche Kosten durch Software-Aktualisierungen des

Batteriemanagementsystems und des Fahrerinformationssystems bereitgestellt wird, sofern dies technisch machbar ist.

Or. en

Begründung

Wie in Artikel 14 der Verordnung (EU) 2023/1542 erwähnt sollte das Batteriemanagementsystem im Einklang mit diesen spezifischen Anforderungen Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien bereitstellen.

Änderungsantrag 250
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 20

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(20) Da die Ziele dieser Verordnung – nämlich die beschleunigte Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten bei gleichzeitiger Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union – von den Mitgliedstaaten allein nicht in einer Weise verwirklicht werden können, die hinreichende und klare Marktsignale für Flottenbetreiber in der gesamten EU gewährleistet, sondern aus Gründen der Kohärenz mit den EU-Rechtsinstrumenten für Fahrzeughersteller besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese	***entfällt***

Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

Or. en

Änderungsantrag 251
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 20

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(20) Da die Ziele dieser Verordnung – nämlich die beschleunigte Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten bei gleichzeitiger Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union – von den Mitgliedstaaten allein nicht in einer Weise verwirklicht werden können, die hinreichende und klare Marktsignale für Flottenbetreiber in der gesamten EU gewährleistet, sondern aus Gründen der Kohärenz mit den EU-Rechtsinstrumenten für Fahrzeughersteller besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —	***entfällt***

Or. en