**Europäisches Parlament**
2024-2029

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Lebensmittelsicherheit*
*Ausschuss für Verkehr und Tourismus*

**2025/0421(COD)**

23.6.2026

# ÄNDERUNGSANTRÄGE 252 - 537

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

Saubere Unternehmensfahrzeuge

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

**Änderungsantrag 252**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**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 — | (20) Da die Ziele dieser Verordnung – nämlich die beschleunigte Einführung emissionsfreier 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 — |

Or. en

**Änderungsantrag 253**
**Li Andersson**

**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 | (20) Da die Ziele dieser Verordnung – nämlich die beschleunigte Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten bei gleichzeitiger |

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 —

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 —

Or. en

**Änderungsantrag 254**
**Merja Kyllönen**

**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 | (20) Da die Ziele dieser Verordnung – nämlich die beschleunigte Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten ***und die Verringerung der Anschaffungskosten für emissionsfreie Fahrzeuge*** 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 |

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 —

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***. Es wird darüber hinaus betont, dass bei den geplanten politischen Maßnahmen das Subsidiaritätsprinzip uneingeschränkt geachtet und ausreichend Flexibilität bei den nationalen und lokalen Umsetzungsentscheidungen eingeräumt werden sollte*** —

Or. en

*Begründung*

*Diese Klarstellung ist notwendig, damit in der Verordnung zwar gemeinsame Ziele auf Unionsebene festgelegt werden, die Mitgliedstaaten jedoch ausreichend Flexibilität bei der Gestaltung und Umsetzung der zu ihrer Erreichung erforderlichen Maßnahmen behalten.*

**Änderungsantrag 255**
**Dario Tamburrano**

**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 | (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 — | 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 ***und macht emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher*** — |

Or. en

**Änderungsantrag 256**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20a) Angesichts der Vielfalt der Marktstrukturen, der Infrastrukturreife, der Leasingmodelle, der Steuersysteme und der Betriebsbedingungen in der Union sollte die Dekarbonisierung der Unternehmensflotten in erster Linie durch unterstützende Maßnahmen, Leitlinien, den Austausch bewährter Verfahren und gezielte Anreize, einschließlich öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastruktur, Netzverstärkung und Netzkapazität, erschwingliche Energiepreise, ausreichende Fahrzeugproduktionskapazitäten, Zugang zu Finanzierungs- und Leasinglösungen und stabile Restwertbedingungen, unterstützt werden. Ohne solche grundlegenden Voraussetzungen besteht die Gefahr, dass verbindliche Ziele zu unverhältnismäßigen wirtschaftlichen und operativen Verzerrungen führen. In diesem Zusammenhang können Leitlinien der Kommission die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, die kosteneffizientesten und*** |

***operativ machbarsten Wege zu saubereren Unternehmensflotten zu ermitteln und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu verhindern.***

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 257**
**Flavio Tosi**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20a) Die von den Mitgliedstaaten erlassenen Maßnahmen sollten nicht dazu führen, dass für einzelne Unternehmen de facto Abnahmeverpflichtungen entstehen, auch nicht über Leasing-Lieferketten, Unterauftragsvereinbarungen oder Lizenzanforderungen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Der Übergang zu saubereren Unternehmensflotten sollte die unternehmerische Freiheit wahren und unverhältnismäßige direkte und indirekte Verpflichtungen der Betreiber vermeiden.*

**Änderungsantrag 258**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20b) Im Einklang mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung und den im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit festgelegten Zielen sollten die Maßnahmen der Union im Bereich der Dekarbonisierung der Unternehmensflotten unnötigen Verwaltungsaufwand minimieren, die Investitionssicherheit wahren und unverhältnismäßige Befolgungskosten für Unternehmen, insbesondere KMU, verhindern.*** |

Or. en

*Begründung*

*Der Übergang zu saubereren Unternehmensflotten sollte mit den Wettbewerbszielen der Union und der Notwendigkeit, übermäßigen Regelungs- und Verwaltungsaufwand zu verringern, vereinbar bleiben.*

**Änderungsantrag 259**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20c) Die von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erlassenen Maßnahmen sollten nicht dazu führen, dass einzelnen Unternehmen direkte oder indirekte Abnahmeverpflichtungen auferlegt werden, auch nicht über Leasing-Lieferketten, Unterauftragsvereinbarungen oder Lizenzanforderungen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Der Übergang zu saubereren Unternehmensflotten sollte die unternehmerische Freiheit wahren und unverhältnismäßige indirekte Verpflichtungen der Betreiber vermeiden.*

**Änderungsantrag 260**
**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**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 261**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Mit dieser*** Verordnung ***wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer*** Fahrzeuge ***an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt***. Diese Verordnung ***hindert die Mitgliedstaaten*** nicht ***daran, ehrgeizigere*** | ***Diese*** Verordnung ***legt Voraussetzungen fest, unter denen Mitgliedstaaten Maßnahmen im Bereich von Unternehmensfahrzeugen ergreifen können. Diese Maßnahmen müssen technologieoffen, verhältnismäßig und lebenszyklusbasiert sein.*** Fahrzeuge ***dürfen nicht allein aufgrund fehlender Auspuffemissionen als sauber eingestuft oder regulatorisch privilegiert werden. Maßgeblich ist eine vollständige Lebenszyklusbewertung, die Herstellung,*** |

| | |
|---|---|
| ***Zielvorgaben zu erlassen***. | ***Rohstoffgewinnung, Energie- oder Kraftstoffbereitstellung, Nutzung, Wartung, Recycling und Entsorgung umfasst***. Diese Verordnung ***darf*** nicht ***so angewandt werden, dass bestimmte Antriebstechnologien ohne vollständige Lebenszyklusprüfung bevorzugt oder benachteiligt werden***. |

Or. de

*Begründung*

*Der Gegenstand der Verordnung muss Technologieoffenheit und Lebenszyklusbewertung vorgeben. Eine Auspufflogik allein reicht nicht aus.*

**Änderungsantrag 262**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. ***Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den ***auf große*** Unternehmen zugelassenen ***neuen*** Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***eingeführt***. ***Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.*** | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge***, einschließlich Fahrzeugen, die nachhaltige kohlenstoffarme Kraftstoffe verwenden,*** in der Union geschaffen. ***Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, nationale Strategien vorzulegen, die eine schrittweise Erhöhung des Anteils solcher*** Fahrzeuge an den ***von großen*** Unternehmen ***in ihrem Hoheitsgebiet neu*** zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***fördern***. |

Or. en

**Änderungsantrag 263**
**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**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen ***für einen*** vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union ***geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den*** auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen***. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen ***geschaffen, um den*** vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge***, einschließlich Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden (VEEF),*** in der Union ***durch von den Mitgliedstaaten angenommene nationale Pläne bei*** auf große Unternehmen ***in den einzelnen Mitgliedstaaten*** zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***zu fördern***. |

Or. en

**Änderungsantrag 264**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser ***Verordnung*** wird ein Rahmen für ***einen*** vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***in*** der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***verbindliche*** Ziele für ***den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese ***Verordnung*** hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser ***Richtlinie*** wird ein Rahmen für ***den*** vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***innerhalb*** der Union geschaffen***, einschließlich Fahrzeugen, die nachhaltige kohlenstoffarme Kraftstoffe verwenden, 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***. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***indikative*** Ziele für ***die schrittweise Erhöhung des Anteils solcher*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese ***Richtlinie*** hindert die Mitgliedstaaten nicht |

daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird der Gegenstand der Richtlinie an ihre indikative Zielstruktur angepasst und klargestellt, dass mit der Richtlinie ein Rahmen geschaffen wird, um Anreize für eine schrittweise Zunahme saubererer Fahrzeuge zu schaffen, anstatt verbindliche Abnahmeverpflichtungen aufzuerlegen. Ferner wird klargestellt, dass emissionsarme Fahrzeuge im Einklang mit einem technologieoffenen Ansatz und dem Ziel eines pragmatischen Übergangs in angemessener Weise Fahrzeuge umfassen sollten, die nachhaltige kohlenstoffarme Kraftstoffe im Sinne der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU verwenden.*

**Änderungsantrag 265**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union ***geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die*** Mitgliedstaaten ***nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben*** zu erlassen. | ***Die Kommission arbeitet unverbindliche Leitlinien aus, um die Verbreitung*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union ***zu unterstützen, wobei sie den nationalen Gegebenheiten, der Infrastrukturreife, den Marktbedingungen und den betrieblichen Gegebenheiten in den*** Mitgliedstaaten ***Rechnung trägt. Diese Leitlinien sollten den Austausch bewährter Verfahren unterstützen und unterstützende Maßnahmen ermitteln, einschließlich gezielter Anreize, des Infrastrukturausbaus, der Netzreife, Finanzierungslösungen und Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, insbesondere KMU. Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin freistehen, im Einklang mit ihren jeweiligen nationalen Gegebenheiten und politischen Prioritäten nationale Maßnahmen und Ziele*** zu erlassen. |

Or. en

*Begründung*

*Angesichts der großen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Infrastruktur, Besteuerung, Leasingmodelle, wirtschaftliche Bedingungen und operative Erfordernisse wäre ein nicht verbindlicher Rahmen auf der Grundlage von Leitlinien der Kommission, Austausch bewährter Verfahren und unterstützende Maßnahmen verhältnismäßiger als verbindliche Rechtsvorschriften der Union. Sie würde die Grundsätze der Subsidiarität, der Verhältnismäßigkeit und der besseren Rechtsetzung besser achten und gleichzeitig den Aufwand und die Kosten, insbesondere für KMU, begrenzen.*

**Änderungsantrag 266**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***verbindliche*** Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein ***freiwilliger*** Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***freiwillige*** Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. ***Sie gilt nicht für KMU im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission, Leasinggesellschaften oder Fahrzeugvermietungsgesellschaften.*** Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. |

Or. en

**Änderungsantrag 267**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

| | |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***verbindliche*** Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. ***Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.*** | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***unverbindliche*** Ziele für den Anteil ***neuer*** emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. |

Or. en

*Begründung*

*Es hat sich gezeigt, dass nicht Zielvorgaben, sondern Anreize und Investitionen in die Infrastruktur Motivation für die EU-Mitgliedstaaten waren, in denen am schnellsten Elektrofahrzeuge in Unternehmensflotten integriert wurden. Daher sollten in diesem Vorschlag ambitionierte Zielvorgaben festgelegt und gleichzeitig die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, Maßnahmen zu konzipieren, mit denen die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch Unternehmen und im Allgemeinen gefördert wird.*

**Änderungsantrag 268**
**Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***verbindliche*** Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. ***Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.*** | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat ***unverbindliche*** Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. |
| | *(Dieser Änderungsantrag betrifft den gesamten Text. Seine Annahme würde* |

*entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.)*

Or. en

**Änderungsantrag 269**
**Yvan Verougstraete, Grégory Allione**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.<br><br>***Folgende Fahrzeuggruppen sind vom Anwendungsbereich dieser Verordnung und von den in Artikel 3 festgelegten Zielvorgaben ausgenommen:***<br><br>***a) Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Gesundheit, Sicherheit und Ordnung bzw. zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung wesentlicher Dienste großer Unternehmen eingesetzt werden, unter anderem durch die Bereitstellung sofortiger Hilfe bei Naturkatastrophen oder von Menschen verursachten Katastrophen oder Betriebsstörungen, wie Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge oder Feuerwehrfahrzeuge;***<br><br>***b) Fahrzeuge der Klasse M1, die speziell für die Beförderung einer oder mehrerer Personen im Rollstuhl auf öffentlichen Straßen konzipiert oder umgebaut*** |

***wurden;***

***c) Fahrzeuge, die für bestimmte Aufgaben oder Arbeiten ausgelegt und gebaut wurden und aufgrund ihrer Konstruktion nicht für die Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind, einschließlich Fahrzeugen, die speziell für die Erbringung wesentlicher Dienstleistungen von öffentlichem Interesse, insbesondere im Zusammenhang mit dem Schutz kritischer Infrastruktur, angepasst sind;***

***d) Fahrzeuge, die für den temperaturkontrollierten Transport wesentlicher Güter, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Gesundheit, Sicherheit oder Ordnung relevant sind, ausgelegt und gebaut wurden, wenn eine vollständige Elektrifizierung technisch nicht möglich ist.***

Or. en

*Begründung*

*Aufbauend auf dem Entwurf des Berichts sollen zusätzliche Fahrzeugkategorien aufgrund der technischen Unmöglichkeit und der Relevanz der zu erbringenden Dienstleistungen ausgenommen werden.*

**Änderungsantrag 270**
**Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen |

| | |
|---|---|
| und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.<br>***Diese Verordnung gilt nicht für Unternehmensfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge, die speziell für Notfallmaßnahmen ausgelegt sind, einschließlich Fahrzeugen, die für die dringende Wiederherstellung und Wartung kritischer Energie-, Strom-, Gas-, Wasser- oder Telekommunikationsnetze verwendet werden, wenn die betrieblichen Anforderungen dieser Dienste unter Berücksichtigung der Anforderungen an Verfügbarkeit, Reaktionszeit, Nutzlast, Zuverlässigkeit und Sicherheit nach vernünftigem Ermessen nicht durch emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeugtechnologien erfüllt werden können.*** |

Or. en

*Begründung*

*Corporate cars and vans used for emergency response operations, including the urgent restoration and maintenance of critical energy, electricity, gas, water and telecommunications networks, should be exempted from the scope of this Regulation. These vehicles often operate during extreme weather events or outages in areas without access to electricity, where recharging is not possible. Current zero- and low-emission vehicle technologies cannot reliably meet the operational requirements of such services in terms of availability, response time, payload, reliability and safety. This is particularly the case for specialised vehicles such as aerial work platforms.*

*Consequently, these emergency response vehicles should be excluded from the calculation of the targets for the share of zero- and low-emission vehicles applicable from 2030 and 2035. Such an exemption would prevent disproportionate burdens on operators responsible for critical infrastructure and help ensure rapid emergency interventions and public safety.*

**Änderungsantrag 271**
**Urmas Paet**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen.<br>***Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge, die in Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie in Anhang I Teil A Nummern 5.2 bis 5.5 und Nummer 5.7 der genannten Verordnung aufgeführt sind.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 272**
**Luděk Niedermayer, Martine Kemp, Wouter Beke, Pascal Arimont, Liesbet Sommen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**
Vorschlag für eine Verordnung (COM(2025) 994 – 2025/0421(COD))
Artikel 1

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere |

| | |
|---|---|
| Zielvorgaben zu erlassen. | Zielvorgaben zu erlassen.<br>***Fahrzeuge, die an natürliche Personen oder Kleinstunternehmen, kleine oder mittlere Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Nummern 8 bis 10 dieser Verordnung geleast werden, sind vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen und werden nicht auf die Erreichung der Ziele angerechnet.*** |

Or. en

*Begründung*

*Der vorgeschlagene Wortlaut sorgt für mehr Kohärenz mit dem Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften. Da Fahrzeuge, die direkt von KMU oder Privatpersonen erworben werden, nicht unter die Verordnung fallen, sollte derselbe Ausschluss gelten, wenn diese Fahrzeuge im Rahmen von Leasingvereinbarungen erworben werden.*

**Änderungsantrag 273**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge in der Union ***und für die Steigerung der Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit solcher Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt*** geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***sowie ein gesondertes Ziel für große Unternehmen*** eingeführt***, neue konventionelle oder elektrisch unterstützte Fahrräder zuzulassen***. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. |

Or. en

**Änderungsantrag 274**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeugen*** eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. |

Or. fr

**Änderungsantrag 275**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. |

Or. en

*Begründung*

*While the $CO_2$ standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.*

**Änderungsantrag 276**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. ***Das Fehlen automatischer finanzieller Sanktionen entbindet die Mitgliedstaaten nicht von ihrer Verpflichtung, politische Maßnahmen zu ergreifen, um Fortschritte bei der Verwirklichung der in der Verordnung festgelegten Ziele zu erzielen.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 277**
**Pascal Canfin, Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. | Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für einen vermehrten Einsatz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union geschaffen. Es werden für jeden Mitgliedstaat verbindliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an den auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, ehrgeizigere Zielvorgaben zu erlassen. ***Durch die Beschleunigung der Erneuerung der Unternehmensflotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen zielt diese Verordnung auch darauf ab, die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erhöhen und so den Zugang zu sauberer Mobilität für Arbeitnehmer, Selbstständige sowie Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen zu verbessern.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 278**
**Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Diese Verordnung gilt nicht für*** |
| | ***a) Fahrzeuge, die von einem Leasing-, Mietkauf-, Kurzzeitvermietungs- oder Verbraucherfinanzierungsunternehmen zugelassen sind;*** |
| | ***b) Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a, b und c und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung*** |

***(EU) Nr. 2018/858;***

***c) Kraftfahrzeuge, die mit einer speziellen Bordausrüstung oder einer eingebauten Maschine für den Einsatz in Bereichen des Infrastrukturbetriebs ausgerüstet und nicht für die Beförderung von Personen mit Ausnahme des eigenen Personals bestimmt sind;***

***d) für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, die einen Rollstuhl oder ein Elektromobil benötigen;***

***e) Kraftfahrzeuge, die von grundlegenden öffentlichen Diensten wie Betreibern öffentlicher Verkehrsdienste zum Schutz und zur Instandhaltung der Infrastruktur und damit verbundener Dienste, einschließlich der raschen Reaktion auf Sicherheitsvorfälle, betrieben werden.***

***f) Fahrzeuge, die von einem Fahrzeughersteller unter anderem zu Forschungs-, Entwicklungs-, Test-, Validierungs-, Demonstrations-, Vorserien- oder Typgenehmigungszwecken zugelassen sind, sofern diese Fahrzeuge nicht als gewöhnliche Firmenwagen oder als Teil der regulären Unternehmensflotte des Herstellers verwendet werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 279**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Diese Verordnung gilt nicht für*** |
| | ***a) Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Gesundheit, Sicherheit und Ordnung bzw. zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung wesentlicher*** |

***Dienste großer Unternehmen eingesetzt werden, unter anderem durch die Gewährleistung einer sicheren, ununterbrochenen und gefahrlosen Versorgung von Krankenhäusern und Apotheken mit Arzneimitteln und/oder durch die Bereitstellung sofortiger Hilfe bei Naturkatastrophen oder von Menschen verursachten Katastrophen oder Betriebsstörungen, wie Polizeifahrzeuge, Krankenwagen, Katastrophenschutz- und Rettungsfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge oder Feuerwehrfahrzeuge;***

***speziell angepasste temperaturgeregelte Lieferwagen, die für die sicherer und kontinuierliche Verteilung temperaturgeregelter Arzneimittel zur Lieferung unerlässlich sind.***

Or. en

*Begründung*

*Bei bestimmten Nutzungsprofilen, insbesondere jenen, bei denen Tätigkeiten in den Bereichen öffentliche Ordnung, kommunale Dienste, Notfallmaßnahmen, öffentliche Gesundheit und Katastrophenschutz anfallen, sind emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge noch keine geeignete Wahl. Das Unternehmen verfügt bislang nicht über Batteriekapazitäten, um die erforderliche Temperaturkontrolle oder angemessene Kühlung in einem Elektrofahrzeug zu ermöglichen. Dieses Problem wird noch komplizierter, wenn Lieferungen bei extrem heißen oder kalten Wetterbedingungen erforderlich sind.*

**Änderungsantrag 280**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 1a*** |
| | ***Ausnahmen*** |

***Diese Verordnung gilt nicht für die folgenden Fahrzeuggruppen:***

***a) Fahrzeuge, die in Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie in Anhang I Teil A Nummern 5.2 bis 5.5 und Nummer 5.7 der genannten Verordnung aufgeführt sind;***

***b) Fahrzeuge, die in in Anhang I Teil A Nummer 5.5 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt sind;***

***c) Fahrzeuge, die in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt sind;***

***d) Fahrzeuge, die von Anbietern von Kurzzeitvermietungen zugelassen sind, sowie Fahrzeuge, die von Leasing-, Mietkauf-, Miet- oder Verbraucherfinanzierungsunternehmen zugelassen sind.***

Or. en

**Änderungsantrag 281**
**Nina Carberry, Seán Kelly**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Fahrzeuge, die von einem Unternehmen oder in dessen Namen hauptsächlich zu dem Zweck zugelassen werden, sie Dritten ohne Fahrer im Rahmen von Verträgen über die kurzfristige Vermietung von höchstens 30 aufeinanderfolgenden Tagen zur Verfügung zu stellen, werden für die Zwecke der Zielvorgaben gemäß Artikel 3 nicht berücksichtigt.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 282**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 2. „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das erstmals in der ***Union*** zugelassen wird; | 2***)*** „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das erstmals in der ***EU*** zugelassen wird ***und das im Gebiet der EU mit mindestens 60 % des Wertes seiner in der EU hergestellten strategischen Bauteile (Motor, Batterie, Elektronik) konstruiert und zusammengebaut wurde oder dessen $CO_2$-Bilanz im Zusammenhang mit seiner Herstellung und seinem Transport die vom Zulassungsmitgliedstaat festgelegten strengen Umweltgrenzwerte einhält. Ausstellungs- und Vorführfahrzeuge von Kfz-Vertriebsnetzen sind von dieser Definition ausgenommen***; |

Or. fr

*Begründung*

*Mehr denn je ist es unsere Pflicht, die europäische Automobilindustrie zu schützen. Wir müssen unlauteren Wettbewerb (Schraubenzieherfabriken, Einfuhren zu niedrigen Kosten) bekämpfen und Tausende von Arbeitsplätzen in diesem Wirtschaftszweig sichern. Für eingeführte Fahrzeuge ziehen wir den französischen CO2-Richtwert heran. Darüber hinaus befreien wir Prüf- und Demonstrationsfahrzeuge von den Beschränkungen für Neufahrzeuge, um zu verhindern, dass Konzessionen in ihrer Geschäftstätigkeit benachteiligt werden.*

**Änderungsantrag 283**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 2. „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das erstmals ***in der Union*** zugelassen wird; | 2***)*** „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das erstmals zugelassen wird; |

Or. fr

**Änderungsantrag 284**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***4. „leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse $N_1$ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;*** | ***entfällt*** |

Or. fr

*Begründung*

*Wir fordern, dass leichte Nutzfahrzeuge von diesem Text ausgenommen werden. Ähnlich wie schwere Nutzfahrzeuge sind auch diese Fahrzeuge mit erheblichen betrieblichen Zwängen und einem gravierenden Mangel an Ladeinfrastruktur konfrontiert. Durch eine obligatorische Elektrifizierung dieser Flotte würde man eine sehr viele Fachkräfte, darunter Lieferanten, KMU, Handwerker, Händler und industrielle Unterauftragnehmer, ungerechtfertigt benachteiligen.*

**Änderungsantrag 285**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***4. „leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug der Klasse $N_1$ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;*** | ***entfällt*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 286**

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug; | 5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug***, mit Ausnahme der in Artikel 1a dieser Verordnung aufgeführten Fahrzeuge***; |

Or. en

**Änderungsantrag 287**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug; | 5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug***, mit Ausnahme von Fahrzeugen, die von einem Leasing-, Mietkauf-, Kurzzeitvermietungs- oder Verbraucherfinanzierungsunternehmen zugelassen sind***; |

Or. en

*Begründung*

*Die Art und Weise, wie die Rechtsvorschriften ausgearbeitet wurden, wirkt sich auf die überwiegende Mehrheit der KMU und in vielen Fällen auf Verbraucher aus, die Leasing-, Miet- oder Verbraucherfinanzierungsunternehmen nutzen, um ihren Mobilitätsbedarf zu decken.*

**Änderungsantrag 288**
**Cynthia Ní Mhurchú**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug; | 5. „Unternehmensfahrzeug“ ein auf eine juristische Person zugelassenes Fahrzeug***, wobei in erster Linie Fahrzeuge ausgenommen sind, die zum Zwecke der kurzfristigen Vermietung von Fahrzeugen zugelassen sind***; |

Or. en

*Begründung*

*Autovermietungsunternehmen bieten Kunden, von denen viele Touristen in einem Drittland sind, eine breite Palette von Fahrzeugtypen an. Diese Kunden müssen entscheiden können, was sie mieten, und die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen ist in dieser Gruppe derzeit sehr gering. Um die Wahlmöglichkeiten der Kunden auf emissionsfreie Fahrzeuge zu verlagern, müssen Defizite bei den grundlegenden Voraussetzungen wie der verfügbaren Ladeinfrastruktur (insbesondere an Flughäfen) und den Anreizen zur Deckung der Gesamtbetriebskosten und der Anforderungen des Gebrauchtwagenmarkts behoben werden, bevor der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften auf die Vermietung ausgeweitet wird.*

**Änderungsantrag 289**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 5**.** „Unternehmensfahrzeug“ ein ***auf eine juristische*** Person zugelassenes Fahrzeug; | 5***)*** „Unternehmensfahrzeug“ ein ***von einer juristischen*** Person zugelassenes Fahrzeug***, ausgenommen Fahrzeuge der kurzfristigen Vermietung***; |

Or. fr

**Änderungsantrag 290**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631]; | 6***)*** „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631] ***oder ein Fahrzeug, das ausschließlich mit $C0_2$-neutralen Kraftstoffen, einschließlich fortschrittlicher Biokraftstoffe und synthetischer Kraftstoffe, betrieben wird***; |

Or. fr

*Begründung*

*Mit der Besteuerung voll-elektrischer Fahrzeuge würden man der französischen thermischen und hybriden Industrie ein Ende bereiten.*

**Änderungsantrag 291**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ***ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631]***; | 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ***einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug, dessen Abgasemissionen entweder 0 g $C0_2$/km betragen, ermittelt gemäß dem geltenden EU-Typgenehmigungsverfahren, oder das ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben wird***; |

Or. en

**Änderungsantrag 292**

**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631]; | 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631]***. Dazu gehören auch „Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden“ (VEEF)***; |

Or. en

**Änderungsantrag 293**
**Merja Kyllönen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n ***/***des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung ***(EU)*** 2019/631]; | 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n des ***[***Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung 2019/631]***, einschließlich Fahrzeugen, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden (VEEF)***; |

Or. en

*Begründung*

*Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with 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 294**
**Katri Kulmuni**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n ***[***des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung ***(EU)*** 2019/631]; | 6. „emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n des ***[***Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung 2019/631]***, einschließlich Fahrzeugen, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden (VEEF)***; |

Or. en

*Begründung*

*Für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden, bedarf es einer klaren und robusten Begriffsbestimmung solcher Kraftstoffe. Dabei sind alle nachhaltigen Kraftstoffe, die die Kriterien für die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Nachhaltigkeitskriterien der Erneuerbare-Energien-Richtlinie erfüllen, eingeschlossen.*

**Änderungsantrag 295**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. ***„emissionsfreies Fahrzeug“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631];*** | 6. ***„Fahrzeuge, die Energie aus erneuerbaren Quellen nutzen“ batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge, Elektrofahrzeug mit Brennstoffzelle und Fahrzeuge, die ausschließlich mit in Betracht kommenden Kraftstoffen betrieben werden (VEEV).*** |

Or. en

*Begründung*

*Bezugnahmen auf „emissionsfreie“ und „emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge“ in der Verordnung (EU) 2019/631 sollten gestrichen werden. Diese Begriffsbestimmungen sind zu eng gefasst und gelten nicht für Fahrzeuge, die mit Energie aus erneuerbaren Quellen betrieben werden. Die Einführung von „Fahrzeugen, die Energie aus erneuerbaren Quellen nutzen“ schafft einen inklusiveren, technologieneutralen Rahmen, in dem zusätzliche Dekarbonisierungslösungen anerkannt werden. Dies trägt dem technologischen Fortschritt Rechnung, erhöht die Resilienz durch verschiedene erneuerbare Quellen und verringert die Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen.*

**Änderungsantrag 296**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 6. **„**emissionsfreies Fahrzeug***“ ein emissionsfreies Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n [des Vorschlags für eine Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631]***; | 6. **‚**emissionsfreies Fahrzeug***‘ ein batteriebetriebenes Elektrofahrzeuge der Kategorie $M_1$ oder $N_1$ mit Abgasemissionen von 0 g $CO_2$/km, ermittelt gemäß dem geltenden EU-Typgenehmigungsverfahren***; |

Or. en

**Änderungsantrag 297**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6a. „Alterungszustand“ den Alterungszustand im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Nummer 28 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;***

Or. en

*(Siehe den Wortlaut von Artikel 3 Absatz 1 Nummer 28 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)*

*Begründung*

*Gebrauchtwagen sollten mit zugänglichen und kostenlosen Informationen über den Alterungszustand versehen sein, um das Vertrauen sowohl in den Verkauf als auch in den Kauf zu stärken. Transparenz und zugängliche Daten sind für das Vertrauen der Verbraucher von entscheidender Bedeutung. Ohne klare und überprüfbare Informationen über den Batteriezustand zögern die Käufer, in diesen Markt einzutreten.*

**Änderungsantrag 298**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6a. „in Betracht kommende Kraftstoffe“ alle Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001, die die Nachhaltigkeitskriterien der genannten Richtlinie erfüllen;*** |

Or. en

**Änderungsantrag 299**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6a. „Kleinstunternehmen“ ein Kleinstunternehmen im Sinne von*** |

***Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2013/34/EU;***

Or. en

**Änderungsantrag 300**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6b. „Elektrofahrzeugbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Nummer 14 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;*** |

Or. en

*(Siehe den Wortlaut von Artikel 3 Absatz 1 Nummer 14 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)*

*Begründung*

*Eine genaue Kategorisierung von „Elektrofahrzeugbatterien“ – bei der zwischen Personenkraftwagen, Schwerlasttransporten und der Umnutzung von stationären Speichern oder anderen Verwendungszwecken unterschieden wird – ist von entscheidender Bedeutung, um die Vorschriften an die einzigartigen Merkmale jedes Anwendungsfalls anzupassen.*

**Änderungsantrag 301**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

***6b. „kleines Unternehmen“ ein kleines Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 2013/34/EU;***

Or. en

**Änderungsantrag 302**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6c. „mittleres Unternehmen“ ein mittleres Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der Richtlinie 2013/34/EU.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 303**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 d (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6d. „intelligentes Laden“ einen Ladevorgang, bei dem die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms anhand elektronisch übermittelter Echtzeit-Informationen angepasst wird;*** |

Or. en

**Änderungsantrag 304**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 e (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***6e. „bidirektionales Laden“ einen intelligenten Ladevorgang, bei dem die Richtung des Stromflusses umgekehrt werden kann, sodass Strom von der Batterie zu dem Ladepunkt fließen kann, an den sie angeschlossen ist.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 305**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 306**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631;*** | ***entfällt*** |

Or. en

*Begründung*

*Plug-in-Hybridfahrzeuge sollten nicht im Wege von Anreizen gefördert und daher vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.*

**Änderungsantrag 307**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 308**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 309**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631*;* | 7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631***, einschließlich Fahrzeugen, die mit nachhaltigen kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden, die die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen und eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen bewirken.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 310**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631*;* | 7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631***, einschließlich Fahrzeugen, die mit nachhaltigen kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 betrieben werden, die die Kriterien der Artikel 29, 29a und 31 der genannten Richtlinie und der damit verbundenen delegierten Rechtsakte erfüllen, sowie mit Kraftstoffen, die die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen und zu einer erheblichen Verringerung der Treibhausgasemissionen führen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird klargestellt, dass der Begriff „emissionsarme Fahrzeuge“ auch Fahrzeuge umfassen sollte, die mit nachhaltigen kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden, die die festgelegten Nachhaltigkeitskriterien der Union erfüllen und eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen bewirken, wodurch ein technologieoffener und kohärenter Ansatz für die Dekarbonisierung vorangebracht wird.*

**Änderungsantrag 311**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 7**.** „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein ***emissionsfreies bzw. emissionsarmes*** Fahrzeug ***im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m*** der Verordnung (EU) 2019/631***;*** | 7***)*** „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein Fahrzeug***, das die Kriterien*** der Verordnung (EU) 2019/631 ***erfüllt, oder ein Fahrzeug, das mit einem leistungsfähigen Hybridantrieb ausgestattet ist oder ausschließlich mit $C0_2$-neutralen Kraftstoffen (fortschrittliche Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe) betrieben wird.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 312**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631; | 7. „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ ein emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2019/631; ***dazu gehören auch „Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden“ (VEEF);*** |

Or. en

**Änderungsantrag 313**
**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**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel ***3 Nummer 4*** der Richtlinie ***2013/34/EU***. | 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel ***2 Absatz 1 Buchstabe a*** der Richtlinie ***(EU) 2024/1760***. |

Or. en

**Änderungsantrag 314**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 8**.** „großes Unternehmen“ ein Unternehmen ***im Sinne von Artikel 3 Nummer 4 der Richtlinie 2013/34/EU.*** | 8***)*** „großes Unternehmen“ ein ***großes*** Unternehmen ***mit mehr als 500 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von mehr als 100 Mio. EUR;*** |

Or. fr

*Begründung*

*Angesichts der europäischen Bürokratie ist es von entscheidender Bedeutung, unsere mittelgroßen Unternehmen zu erhalten, die das Herzstück der französischen Industrie bilden. Daher schlagen wir vor, die Schwellenwerte anzuheben, damit diese Anforderungen vorrangig für multinationale Unternehmen und große Konzerne gelten.*

**Änderungsantrag 315**

**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**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen ***im Sinne von Artikel 3 Nummer 4 der Richtlinie 2013/34/EU***. | 8***)*** „großes Unternehmen“ ein Unternehmen ***mit einer Fahrzeugflotte von 100 oder mehr Fahrzeugen***. |

Or. fr

**Änderungsantrag 316**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel 3 ***Nummer*** 4 der Richtlinie 2013/34/EU. | 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel 3 ***Absatz*** 4 der Richtlinie 2013/34/EU***, wenn es die dort genannten Kriterien in mindestens zwei aufeinanderfolgenden Geschäftsjahren vor der einschlägigen Fahrzeugzulassungspflicht und der Berichtspflicht gemäß dieser Richtlinie erfüllt hat***. |

Or. en

*Begründung*

*Diese Änderung sorgt für Rechtssicherheit und verhindert unverhältnismäßige Auswirkungen auf Unternehmen, die sich im Bereich der Schwellenwerte für die Größenmerkmale bewegen. Sie bringt die Anwendung der vorliegenden Richtlinie mit dem bereits in der Richtlinie 2013/34/EU verankerten Stabilitätsgrundsatz in Einklang, wonach Änderungen der Größenkategorie erst nach zwei aufeinanderfolgenden Geschäftsjahren wirksam werden, wodurch verhindert wird, dass Unternehmen, die sich im Bereich der Schwellenwerte bewegen, unversehens Zulassungs- und Berichtspflichten unterliegen.*

**Änderungsantrag 317**

**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel 3 ***Nummer*** 4 der Richtlinie 2013/34/EU. | 8. „großes Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Artikel 3 ***Absatz*** 4 der Richtlinie 2013/34/EU***, wenn es die dort genannten Kriterien in mindestens zwei aufeinanderfolgenden Geschäftsjahren vor der jeweiligen Fahrzeugzulassung erfüllt hat***. |

Or. en

**Änderungsantrag 318**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. „konventionelle Fahrräder oder Fahrräder mit Trethilfe“ entweder ein mit Muskelkraft betriebenes Straßenfahrzeug oder ein mit Muskelkraft betriebenes Straßenfahrzeug, das mit einem elektrischen Batteriesatz ausgestattet und nach der Norm EN 15194 gebaut und konstruiert ist;*** |

Or. en

**Änderungsantrag 319**
**Volker Schnurrbusch**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. Finanzielle Unterstützung bezeichnet direkte Zuschüsse, Prämien,*** |

***Beihilfen, vergünstigte Darlehen, staatlich finanzierte Kauf- oder Leasingförderungen sowie steuerliche Sondervorteile, die gezielt zur Förderung bestimmter Fahrzeugtechnologien gewährt werden. Nicht als finanzielle Unterstützung gelten die normale steuerliche Gewinnermittlung, die reguläre Abschreibung betrieblicher Wirtschaftsgüter, der Abzug von Betriebsausgaben, Leasingaufwendungen, Mietkosten, Wartungs-, Reparatur-, Versicherungs-, Kraftstoff- oder Energiekosten sowie sonstige allgemeine steuerliche Regelungen, die unabhängig von einer gezielten technologischen Förderabsicht gelten.***

Or. de

**Änderungsantrag 320**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. „finanzielle Unterstützung“ jede direkte Subvention oder jeden direkten Zuschuss, die bzw. der einem Unternehmen oder einem Endnutzer von einer Behörde oder einem privaten Unternehmen – wenn eine solche private Unterstützung von einer Behörde reguliert wird – gewährt wird, um Anreize für den Erwerb von Unternehmensfahrzeugen zu schaffen, die mit erneuerbaren Kraftstoffen oder erneuerbarer Energie betrieben werden; bei direkten oder indirekten steuerlichen Maßnahmen handelt es sich nicht um eine finanzielle Unterstützung.*** |

Or. en

*Begründung*

*Der Vorschlag enthält in Artikel 4 Anforderungen an die finanzielle Unterstützung, ohne dass näher ausgeführt wird, was als finanzielle Unterstützung gilt; aus Gründen der Rechtsklarheit ist eine Begriffsbestimmung erforderlich.*

**Änderungsantrag 321**
**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**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. „finanzielle Unterstützung" jede steuerliche, finanzielle oder regulatorische Maßnahme einer Behörde, die direkt oder indirekt die mit dem Erwerb oder der Nutzung eines Fahrzeugs verbundenen Kosten senkt;*** |

Or. en

**Änderungsantrag 322**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. „intelligentes Laden" einen Ladevorgang, bei dem die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms anhand elektronisch übermittelter Echtzeit-Informationen angepasst wird;*** |

Or. en

*Begründung*

*Gewährleistung der Kohärenz mit den Begriffsbestimmungen der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Erneuerbare-Energien-Richtlinie.*

**Änderungsantrag 323**
**Merja Kyllönen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. Artikel 2 – Nummer 8a – NEU*** |
| | ***„zulässige Kraftstoffe“ alle in der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Kraftstoffe, die die in den Artikeln 29 und 29a der genannten Richtlinie und in den zugehörigen delegierten Rechtsakten festgelegten Kriterien erfüllen. Zu diesen Kraftstoffen zählen erneuerbare und/oder synthetische Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Biogas, Biomasse-Kraftstoffe, flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs für den Verkehr oder wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe.*** |

Or. en

*Begründung*

*Für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, bedarf es einer klaren und robusten Begriffsbestimmung der Kraftstoffe. Mit diesem Änderungsantrag soll klargestellt werden, dass alle nachhaltigen Kraftstoffe, die die Kriterien für die Verringerung der Treibhausgasemissionen und die Nachhaltigkeitskriterien der Erneuerbare-Energien-Richtlinie erfüllen, eingeschlossen sind. Durch die Klarstellung wird verhindert, dass die zulässigen Kraftstoffe selektiv oder restriktiv ausgelegt werden, und gleichzeitig werden die hohen Umweltschutzvorkehrungen der EU aufrechterhalten.*

**Änderungsantrag 324**
**Katri Kulmuni**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8a. „zulässige Kraftstoffe“ alle in der*** |

***Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Kraftstoffe, die die in den Artikeln 29 und 29a der genannten Richtlinie und in den zugehörigen delegierten Rechtsakten festgelegten Kriterien erfüllen. Zu diesen Kraftstoffen zählen erneuerbare und/oder synthetische Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Biogas, Biomasse-Kraftstoffe, flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs für den Verkehr oder wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe.***

Or. en

*Begründung*

*Für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, bedarf es einer klaren und robusten Begriffsbestimmung der Kraftstoffe. Durch die Klarstellung wird verhindert, dass die zulässigen Kraftstoffe selektiv oder restriktiv ausgelegt werden, und gleichzeitig werden die hohen Umweltschutzvorkehrungen der EU aufrechterhalten.*

**Änderungsantrag 325**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8 a) „Unternehmen der kurzfristigen Vermietung“ Fahrzeuge, die an Privatpersonen (hauptsächlich zu touristischen Zwecken) und an Unternehmen (Logistik und Mobilität) vermietet werden und deren Haltedauer weniger als ein Jahr beträgt. Diese Kategorie ist vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 326**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8b. „finanzielle Unterstützung“ jede steuerliche, finanzielle, regulatorische oder steuerähnliche Maßnahme, die von einer Behörde oder auf deren Veranlassung hin erlassen wird und die unmittelbar oder mittelbar die Kosten für Kauf, Leasing, kurz- und langfristige Miete, Versicherung und Betrieb von Fahrzeugen senkt, sowie Maßnahmen zur Verringerung der Kosten für das Aufladen oder die Betankung von Fahrzeugen, einschließlich, aber nicht beschränkt auf*** |
| | ***i. Steuervorteile für natürliche oder juristische Personen wie Befreiungen, Ermäßigungen, Abzüge, Rabatte, Gutschriften, Erstattungen und Stundungen, auch von Verbrauchssteuern auf Kraftstoffe;*** |
| | ***ii. günstige Abschreibungs- oder Amortisationsregeln für juristische Personen;*** |
| | ***iii. direkte finanzielle Anreize, die von Behörden gewährt werden, einschließlich Zuschüssen, Subventionen, Boni, Ersatzregelungen und Zahlungen zur operativen Unterstützung;*** |
| | ***iv. regulatorische oder steuerähnliche Vorteile, einschließlich einer Ermäßigung oder Befreiung hinsichtlich der Zulassungsgebühren und -abgaben;*** |
| | ***v. Ermäßigungen oder Befreiungen von Mautgebühren, Staugebühren, Gebühren für externe Kosten, Infrastrukturgebühren und Benutzungsgebühren im Sinne der Richtlinie 1999/62/EG;*** |
| | ***vi. günstige Finanzierungsbedingungen, einschließlich Darlehen zu*** |

***Vorzugsbedingungen, öffentlich subventionierter und unter dem Marktzins liegender Zinssätze, öffentlicher Garantien, staatlich gestützter Risikoteilungssysteme oder ähnlicher Mechanismen zur Verbesserung des Zugangs zu Kapital;***

***vii) jeden anderen steuerlichen, finanziellen oder steuerähnlichen Vorteil mit gleicher Wirkung, unabhängig von seiner Ausprägung, der vorteilsgewährenden Stelle oder der buchhalterischen Behandlung;***

Or. en

**Änderungsantrag 327**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8 b) „in der Europäischen Union hergestellt“ein Erzeugnis oder ein Bestandteil gilt nur dann als Erzeugnis mit Ursprung in der EU, wenn die beiden folgenden Bedingungen kumulativ erfüllt sind:*** |
| | ***a) Es wurde seiner letzten wesentlichen Bearbeitung im Sinne des Artikels 60 der Verordnung (EU) 952/2013 in der EU unterzogen;*** |
| | ***b) der Mehrwert der EU, der gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 42 dieser Verordnung berechnet wird, beträgt mindestens 60 % des Ab-Werk-Preises.*** |
| | ***Bearbeitungsschritte, die in einer geringfügigen Bearbeitung bestehen, reichen gemäß Artikel 3 Nummer 44 unabhängig von ihrem Beitrag zum Mehrwert der EU nicht aus, um den Ursprung in der EU im Sinne dieser*** |

***Verordnung zu begründen. Abweichend davon und unbeschadet des restriktiven Charakters der Begriffsbestimmung in dem Absatz gelten als Inhalte mit Ursprung in der EU auch Produkte, Bauteile und Rohstoffe mit Ursprung in den mit einem Mitgliedstaat verbundenen überseeischen Ländern und Hoheitsgebieten im Sinne von Anhang II des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und des Beschlusses (EU) 2021/1764 des Rates über die Assoziierung der überseeischen Länder und Hoheitsgebiete mit der Europäischen Union.***

Or. fr

**Änderungsantrag 328**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***8b. „bidirektionales Laden“ einen intelligenten Ladevorgang, bei dem die Richtung des Stromflusses umgekehrt werden kann, sodass Strom von der Batterie zu dem Ladepunkt fließen kann, an den sie angeschlossen ist.*** |

Or. en

*Begründung*

*Gewährleistung der Kohärenz mit den Begriffsbestimmungen der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Erneuerbare-Energien-Richtlinie.*

**Änderungsantrag 329**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 2 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Finanzielle Unterstützung bezeichnet direkte Zuschüsse, Prämien, Beihilfen, vergünstigte Darlehen, staatlich finanzierte Kauf- oder Leasingförderungen sowie steuerliche Sondervorteile, die gezielt zur Förderung bestimmter Fahrzeugtechnologien gewährt werden. Nicht als finanzielle Unterstützung gelten die normale steuerliche Gewinnermittlung, die reguläre Abschreibung betrieblicher Wirtschaftsgüter, der Abzug von Betriebsausgaben, Leasingaufwendungen, Mietkosten, Wartungs-, Reparatur-, Versicherungs-, Kraftstoff- oder Energiekosten sowie sonstige allgemeine steuerliche Regelungen, die unabhängig von einer gezielten technologischen Förderabsicht gelten.*** |

Or. de

*Begründung*

*Der Begriff „finanzielle Unterstützung“ muss klar von normaler steuerlicher Behandlung abgegrenzt werden. AfA, Betriebsausgaben, Leasingaufwand, Wartung, Versicherung und Kraftstoffkosten dürfen nicht als verbotene Förderung behandelt werden. Außerdem darf Artikel 4 nicht früher greifen als die Zielwerte selbst. Wesentliche industriepolitische Kriterien dürfen nicht allein durch delegierte Rechtsakte festgelegt werden.*

**Änderungsantrag 330**
**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**
**Artikel 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 3*** | ***entfällt*** |
| ***Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten,*** | |

***dass ab dem 1. Januar 2030***

***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;***

***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.***

***(2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:***

***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben***

***Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.***

Or. en

**Änderungsantrag 331**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 3*** | ***entfällt*** |
| ***Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030*** | |
| ***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;*** | |
| ***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.*** | |

***(2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:***

***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.***

Or. en

**Änderungsantrag 332**
**Jacek Ozdoba**
im Namen der ECR-Fraktion
**Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 3*** | ***entfällt*** |

***Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge***

***(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030***

***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;***

***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.***

***(2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:***

***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen***

***emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.***

Or. en

*Begründung*

*Die Verordnung sollte keine verbindlichen Zielvorgaben für die Mitgliedstaaten vorschreiben.*

**Änderungsantrag 333**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Überschrift**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Zielvorgaben für den Anteil ***emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge*** | Zielvorgaben für den Anteil ***von Fahrzeugen, die mit erneuerbarer Energie betrieben werden (batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden)*** |

Or. en

**Änderungsantrag 334**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Überschrift**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Unternehmensfahrzeuge | Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge |

Or. en

**Änderungsantrag 335**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Überschrift**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Unternehmensfahrzeuge | Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge |

Or. en

**Änderungsantrag 336**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030*** | ***entfällt*** |
| ***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;*** | |
| ***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.*** | |

Or. en

**Änderungsantrag 337**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030*** | ***entfällt*** |
| ***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;*** | |
| ***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.*** | |

Or. en

**Änderungsantrag 338**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

| | |
|---|---|
| (1) Die Mitgliedstaaten ***gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030*** | (1) ***Im Einklang mit den Zielen dieser Richtlinie ergreifen*** die Mitgliedstaaten ***verhältnismäßige Maßnahmen, insbesondere unterstützende und befähigende Maßnahmen, einschließlich des Aufbaus einer Lade- und Betankungsinfrastruktur, der Netzverstärkung und kohärenter finanzieller Förderinstrumente, und schließen verbindliche Beschaffungsvorgaben für einzelne Unternehmen aus, um Folgendes zu unterstützen:*** |

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird die Struktur des Kommissionsvorschlags beibehalten und gleichzeitig klargestellt, dass die nationalen Ziele unverbindliche Bezugswerte für unterstützende und befähigende Maßnahmen der Mitgliedstaaten sein sollten und keine verbindlichen Vorgaben, die in direkte oder indirekte Beschaffungspflichten münden könnten. Die Richtlinie sollte grundlegenden Voraussetzungen, einschließlich Infrastruktur und finanzieller Unterstützung, Vorrang einräumen und keine Pflichten auf Unternehmensebene vorsehen.*

**Änderungsantrag 339**
**Daniel Buda**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Die Mitgliedstaaten ***gewährleisten***, dass ab dem 1. Januar 2030 | (1) Die Mitgliedstaaten ***streben an***, dass ab dem 1. Januar 2030 |

Or. en

**Änderungsantrag 340**
**Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Die Mitgliedstaaten ***gewährleisten***, dass ab dem 1. Januar 2030 | (1) Die Mitgliedstaaten ***arbeiten darauf hin***, dass ab dem 1. Januar 2030 |

Or. en

**Änderungsantrag 341**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Die Mitgliedstaaten ***gewährleisten***, dass ab dem 1. Januar 2030 | (1) Die Mitgliedstaaten ***sollten anstreben***, dass ab dem 1. Januar 2030 |

Or. en

*Begründung*

*Es hat sich gezeigt, dass nicht Zielvorgaben, sondern Anreize und Investitionen in die Infrastruktur Motivation für die EU-Mitgliedstaaten waren, in denen am schnellsten Elektrofahrzeuge in Unternehmensflotten integriert wurden. Daher sollten in diesem Vorschlag ambitionierte Zielvorgaben festgelegt und gleichzeitig die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, Maßnahmen zu konzipieren, mit denen die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch Unternehmen und im Allgemeinen gefördert wird.*

**Änderungsantrag 342**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030 | (1) Die Mitgliedstaaten ***können*** gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2030 |

Or. en

**Änderungsantrag 343**

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 344**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 345**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 346**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge ***mindestens den*** kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs ***entspricht***; | a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge ***schrittweise zunimmt, wobei als unverbindlicher Bezugswert die*** kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs ***herangezogen werden, einschließlich Fahrzeugen, die mit kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden, wobei es sich bei diesen Kraftstoffen um die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Kraftstoffe handelt, die die Kriterien der Artikel 29, 29a und*** |

***31 der genannten Richtlinie und der damit verbundenen delegierten Rechtsakte erfüllen***;

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird die Struktur des Kommissionsvorschlags beibehalten und gleichzeitig klargestellt, dass die nationalen Ziele unverbindliche Bezugswerte für unterstützende und befähigende Maßnahmen der Mitgliedstaaten sein sollten und keine verbindlichen Vorgaben, die in direkte oder indirekte Beschaffungspflichten münden könnten. Die Richtlinie sollte grundlegenden Voraussetzungen, einschließlich Infrastruktur und finanzieller Unterstützung, Vorrang einräumen und keine Pflichten auf Unternehmensebene vorsehen.*

**Änderungsantrag 347**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht; | a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten ***unverbindlichen*** Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht; |

Or. en

*Begründung*

*Es hat sich gezeigt, dass nicht Zielvorgaben, sondern Anreize und Investitionen in die Infrastruktur Motivation für die EU-Mitgliedstaaten waren, in denen am schnellsten Elektrofahrzeuge in Unternehmensflotten integriert wurden. Daher sollten in diesem Vorschlag ambitionierte Zielvorgaben festgelegt und gleichzeitig die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, Maßnahmen zu konzipieren, mit denen die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch Unternehmen und im Allgemeinen gefördert wird.*

**Änderungsantrag 348**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der ***kombinierte*** Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen ***und leichter Nutzfahrzeuge*** an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß ***den Tabellen 1 und 2*** des Anhangs entspricht; | a) der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß ***der Tabelle 1*** des Anhangs entspricht; |

Or. fr

**Änderungsantrag 349**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen ***und leichter Nutzfahrzeuge*** an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht; | a) der kombinierte Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Personenkraftwagen an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht; |

Or. fr

**Änderungsantrag 350**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der kombinierte Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie ***und emissionsarme*** Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht; | a) der kombinierte Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den kombinierten Zielvorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht; |

Or. en

**Änderungsantrag 351**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.*** | ***entfällt*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 352**

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 353**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge ***mindestens den Mindestzielen*** für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs ***entspricht.*** | b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge ***schrittweise zunimmt, wobei als unverbindlicher Bezugswert die Mindestziele*** für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs ***herangezogen werden;*** |

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird die Struktur des Kommissionsvorschlags beibehalten und gleichzeitig klargestellt, dass die nationalen Ziele unverbindliche Bezugswerte für*

*unterstützende und befähigende Maßnahmen der Mitgliedstaaten sein sollten und keine verbindlichen Vorgaben, die in direkte oder indirekte Beschaffungspflichten münden könnten. Die Richtlinie sollte grundlegenden Voraussetzungen, einschließlich Infrastruktur und finanzieller Unterstützung, Vorrang einräumen und keine Pflichten auf Unternehmensebene vorsehen.*

**Änderungsantrag 354**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht**.** | b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den ***unverbindlichen*** Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht***;*** |

Or. en

*Begründung*

*Es hat sich gezeigt, dass nicht Zielvorgaben, sondern Anreize und Investitionen in die Infrastruktur Motivation für die EU-Mitgliedstaaten waren, in denen am schnellsten Elektrofahrzeuge in Unternehmensflotten integriert wurden. Daher sollten in diesem Vorschlag ambitionierte Zielvorgaben festgelegt und gleichzeitig die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, Maßnahmen zu konzipieren, mit denen die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch Unternehmen und im Allgemeinen gefördert wird.*

**Änderungsantrag 355**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet | b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet |

| | |
|---|---|
| auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den ***Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge*** gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht. | auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den ***Zielen*** gemäß den Tabellen 1 und 2 des Anhangs entspricht. |

Or. en

**Änderungsantrag 356**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen ***und leichter Nutzfahrzeuge*** an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß ***den Tabellen 1 und 2*** des Anhangs entspricht. | b) der Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen an der Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in ihrem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge mindestens den Mindestzielen für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß ***der Tabelle 1*** des Anhangs entspricht. |

Or. fr

**Änderungsantrag 357**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(1a) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Zielwerte finden keine Anwendung, solange die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat nicht eine vollständige Bewertung vorgelegt hat, die sämtliche nachstehenden Punkte umfasst:*** |
| | ***a) eine vollständige Lebenszyklusmethodik gemäß Artikel 7a der Verordnung (EU) 2019/631 und deren*** |

***Anwendung auf alle von dieser Verordnung erfassten Fahrzeugkategorien;***

***b) eine aktualisierte Folgenabschätzung zu den Auswirkungen auf Unternehmen, Automobilhersteller, Zulieferer, Beschäftigung, Fahrzeugpreise, Leasingraten, Restwerte, Gebrauchtwagenmärkte, Steuerzahler und Verbraucher;***

***c) eine Bewertung der Lade- und Netzinfrastruktur, einschließlich Netzanschlüssen, Depotladen, Schnellladeverfügbarkeit, Strompreisen, Lastmanagement und regionalen Unterschieden;***

***d) eine Bewertung der Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge für unterschiedliche betriebliche Einsatzprofile, insbesondere Transporter, Serviceflotten, Bau, Handwerk, ländliche Regionen, Schichtbetrieb, Anhängerbetrieb, Kühlfahrzeuge, Sicherheitsdienste und Notdienste;***

***e) eine Bewertung der Rohstoff-, Batterie- und Lieferkettenabhängigkeiten, insbesondere bei kritischen Rohstoffen, Batteriezellen, Kathoden- und Anodenmaterialien, Verarbeitungskapazitäten und Recycling;***

***f) eine Bewertung des konkreten, zusätzlichen und messbaren Beitrags dieser Verordnung zur Verringerung globaler Emissionen und zur globalen Temperaturentwicklung;***

***g) eine Bewertung weniger eingriffsintensiver, technologieoffener Alternativen.Die Zielwerte dürfen erst angewandt werden, nachdem die Kommission auf Grundlage der Bewertung nach Unterabsatz 1 einen Legislativvorschlag zur Aktivierung der Zielwerte vorgelegt hat und dieser nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren angenommen wurde.***

***Dieser Legislativvorschlag darf nur vorgelegt werden, wenn die Kommission nachweist, dass die Zielwerte geeignet, erforderlich, angemessen, technologieoffen, wirtschaftlich tragfähig und mit der industriellen Wettbewerbsfähigkeit der Union vereinbar sind.***

Or. de

*Begründung*

*Dies ist der zentrale Stop-the-clock-Mechanismus. Die Zielwerte dürfen nicht automatisch gelten. Erst wenn die Kommission alle notwendigen Nachweise erbracht hat und die Aktivierung im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren beschlossen wurde, können die Zielwerte Anwendung finden.*

**Änderungsantrag 358**
**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**
**Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***1a. Die Mitgliedstaaten können die Art und Weise der Umsetzung der nationalen Ziele anpassen, um den nationalen wirtschaftlichen und industriellen Besonderheiten sowie der praktischen Anwendung der europäischen Ziele Rechnung zu tragen. Das Fehlen automatischer finanzieller Sanktionen entbindet die Mitgliedstaaten nicht von ihrer Verpflichtung, politische Maßnahmen zu ergreifen, um Fortschritte bei der Verwirklichung der in der Verordnung festgelegten Ziele zu erzielen.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 359**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***1a. Die Anwendung der nationalen Ziele hängt davon ab, ob die durchschnittlichen Stromkosten für Unternehmen unterhalb eines wettbewerbsfähigen Schwellenwerts im Vergleich zum Durchschnitt des vorangegangenen Jahrzehnts liegen. Im Falle einer Energiekrise oder eines unverhältnismäßigen Anstiegs der Stromtarife im Zusammenhang mit den Regeln des europäischen Energiemarkts werden die jährlichen Ziele automatisch für das betreffende Kalenderjahr ausgesetzt.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 360**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(1a) Mitgliedstaaten, die vollständig aus Inseln bestehen oder Inselregionen im Sinne des Artikels 174 AEUV umfassen, können einen befristeten Flexibilitätsmechanismus anwenden, um die in Absatz 1 genannten Zielvorgaben zu erreichen, wenn objektive Einschränkungen im Zusammenhang mit der Netzkapazität, dem Infrastrukturausbau oder der Marktgröße die Marktakzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge erheblich beeinträchtigen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 361**
**Daniel Buda**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(1a) Die Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Zielvorgaben muss auf einem abgestuften und technologieneutralen Ansatz beruhen, der den nationalen Besonderheiten, den wirtschaftlichen Gegebenheiten, der Infrastrukturreife und den Marktentwicklungen gebührend Rechnung trägt. Den Mitgliedstaaten sollte bei der Festlegung des am besten geeigneten Wegs zur Verwirklichung dieser Zielvorgaben hinreichende Flexibilität zur Verfügung stehen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 362**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(1a) Bei der Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Zielvorgaben können die Mitgliedstaaten bis zu 10 Prozentpunkte der Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge anrechnen, indem sie den Kauf und das Leasing von Unternehmensfahrrädern, einschließlich Elektro- und Lastenfahrrädern, nachweislich unterstützen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.*

**Änderungsantrag 363**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 1 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***1b. Die in Absatz 1 genannten Ziele werden automatisch in allen Mitgliedstaaten ausgesetzt, in denen der Aufbau der Schnellladeinfrastruktur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 um mehr als 15 % hinter den nationalen Zielpfaden zurückbleibt. Solange das öffentliche Infrastrukturnetz noch nicht voll funktionsfähig ist, dürfen den Unternehmen keine Sanktionen, Beschränkungen oder Verwaltungslasten auferlegt werden.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 364**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:*** | ***entfällt*** |
| ***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | |
| ***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | |
| ***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.*** | |

Or. en

**Änderungsantrag 365**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und*** | ***entfällt*** |

***emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:***

***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.***

Or. en

*Begründung*

*Absatz 2 sollte gestrichen werden, da die darin beschriebene Methode zur Berechnung der Erfüllung auf verbindlichen nationalen Zielen beruht und nicht mit dem mit diesem Änderungsantrag eingeführten Ansatz für einen Bezugsrichtwert vereinbar ist.*

**Änderungsantrag 366**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

| | |
|---|---|
| ***(2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften:*** | ***entfällt*** |
| ***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | |
| ***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | |
| ***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.*** | |

Or. en

**Änderungsantrag 367**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(2)*** Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der | ***2.*** Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der |

| | |
|---|---|
| nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs ***und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs*** gelten folgende Vorschriften: | nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: |

Or. fr

**Änderungsantrag 368**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs ***gelten*** folgende Vorschriften: | (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs ***können*** folgende Vorschriften ***gelten***: |

Or. en

**Änderungsantrag 369**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: | (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: |

Or. en

**Änderungsantrag 370**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: | (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: |

Or. en

**Änderungsantrag 371**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: | (2) Für die Zwecke der Überwachung der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in der Union und der Berechnung der Erfüllung der nationalen Zielvorgaben für Personenkraftwagen gemäß Tabelle 1 des Anhangs und für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Tabelle 2 des Anhangs gelten folgende Vorschriften: |

Or. en

**Änderungsantrag 372**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 373**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 374**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen ***bzw. leichten Nutzfahrzeuge***; | a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen; |

Or. fr

**Änderungsantrag 375**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***ist*** die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge; | a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***kann*** die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge ***sein***; |

Or. en

**Änderungsantrag 376**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen ***bzw. leichten Nutzfahrzeuge***; | a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen; |

Or. fr

**Änderungsantrag 377**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien ***und emissionsarmen*** Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge; | a) der Zähler für die Zielvorgaben für die kombinierten Anteile emissionsfreier Fahrzeuge ist die kombinierte Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge; |

Or. en

**Änderungsantrag 378**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***b) der Zähler für die Mindestziele für*** | ***entfällt*** |

***emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;***

Or. fr

**Änderungsantrag 379**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge;*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 380**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen ***bzw. leichten Nutzfahrzeuge***; | b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ist die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen; |

Or. fr

**Änderungsantrag 381**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ***ist*** die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge; | b) der Zähler für die Mindestziele für emissionsfreie Fahrzeuge ***kann*** die Gesamtzahl der in jedem Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge ***sein***; |

Or. en

**Änderungsantrag 382**
**Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 383**

**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| c) der Nenner für ***beide Zielvorgaben*** ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen ***emissionsfreien*** Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge. | c) der Nenner für ***die Mindestzielvorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge*** ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge. |

Or. en

**Änderungsantrag 384**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen ***bzw***. ***leichten Nutzfahrzeuge.*** | c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen. |

Or. fr

**Änderungsantrag 385**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| c) der Nenner für beide Zielvorgaben ***ist*** die Gesamtzahl der im selben | c) der Nenner für beide Zielvorgaben ***kann*** die Gesamtzahl der im selben |

| | |
|---|---|
| Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen ***emissionsfreien*** Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge. | Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeuge ***sein***. |

Or. en

**Änderungsantrag 386**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen ***bzw***. ***leichten Nutzfahrzeuge.*** | c) der Nenner für beide Zielvorgaben ist die Gesamtzahl der im selben Kalenderjahr in dem betreffenden Mitgliedstaat auf große Unternehmen zugelassenen neuen emissionsfreien Personenkraftwagen. |

Or. fr

**Änderungsantrag 387**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Für die Dekarbonisierung der Flotten von Kleinstunternehmen und KMU richtet die Kommission spätestens am 30. Juni 2027 einen Umlauffonds für emissionsfreie Fahrzeuge (im Folgenden „Fonds“) ein.*** |
| | ***Der Fonds stellt förderfähigen KMU und Kleinstunternehmen zinslose Darlehen für den Kauf, das Leasing oder den Mietkauf neuer emissionsfreier*** |

***Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge durch Unternehmen zur Verfügung.***

***Der Rückzahlungsmechanismus ist an die überprüften Einsparungen bei den Kraftstoffkosten gekoppelt, die sich aus dem Austausch eines konventionellen Fahrzeugs gegen ein emissionsfreies Fahrzeug derselben Klasse ergeben.Die Kommission kann außerdem einen Rückzahlungszuschuss für KMU oder Kleinstunternehmen in Branchen vorsehen, in denen eine variable oder nicht planbare Kilometerleistung zurückgelegt wird.***

***Der Fonds wird in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) verwaltet. Die Mitgliedstaaten können den Fonds durch nationale Mittel ergänzen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 2027 einen Bericht über die Einrichtung und das Funktionieren des Fonds vor.***

Or. en

**Änderungsantrag 388**
**Rosa Serrano Sierra**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Wird nachgewiesen, dass bestimmte Verkehrsknoten, einschließlich Flughäfen, zusätzliche Ladeinfrastruktur und Netzkapazität benötigen, um die Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Ziele zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Bereitstellung dieser Infrastruktur und Kapazität im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/1804 und der nationalen Netzplanung zu erleichtern. In*** |

***hinreichend begründeten Fällen können die Mitgliedstaaten die tatsächliche Anwendung dieser Ziele anpassen, um dem Zeitplan für den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur Rechnung zu tragen.***

Or. en

**Änderungsantrag 389**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Die in Anhang I festgelegten nationalen Zielvorgaben tragen den unterschiedlichen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten mit Blick auf Marktreife und Ladeinfrastruktur, der Flottenzusammensetzung, den geografischen Merkmalen und der wirtschaftlichen Kapazität der Mitgliedstaaten Rechnung. Mitgliedstaaten, die mit strukturellen Marktbeschränkungen konfrontiert sind, einschließlich kleiner oder peripherer Märkte mit begrenzter Flottenvielfalt, können einen Flexibilitätsmechanismus anwenden, der vorübergehende Anpassungen der jährlichen Erfüllungspfade ermöglicht, sofern sie kontinuierliche Fortschritte bei der Verwirklichung der Gesamtziele dieser Verordnung nachweisen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Die derzeit vorgeschlagenen Ziele sind für kleinere Märkte, auf denen die Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen nach wie vor durch Angebotsbeschränkungen, Herausforderungen beim Infrastrukturausbau und Bedenken hinsichtlich der Erschwinglichkeit eingeschränkt ist, zu ambitioniert. Es bedarf eines differenzierten Ansatzes, um Verhältnismäßigkeit und eine realistische Umsetzung in der gesamten Union zu gewährleisten.*

**Änderungsantrag 390**
**Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Liesbet Sommen, Wouter Beke**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Abweichend von Absatz 1 sind die in den Tabellen 1 und 2 des Anhangs festgelegten Zielvorgaben für einen Mitgliedstaat, der gegenüber der Kommission nachweist, dass er sein in der Verordnung (EU) 2018/842 festgelegtes länderspezifisches Ziel für 2030 ausschließlich mit bestehenden Maßnahmen (WEM-Szenario) erreichen kann, ohne dass zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind (WAM-Szenario), unverbindlich.*** |

Or. en

*Begründung*

*Die Verordnung sollte es den Mitgliedstaaten ermöglichen, keine expliziten Zielvorgaben für Unternehmensflotten festzulegen, wenn sie über Strategien verfügen, die mit den Klimazielen der EU im Einklang stehen und gleichwertige oder größere Emissionsreduktionen bewirken.*

*Daher sollten die im Anhang festgelegten Zielvorgaben für Mitgliedstaaten, die nachweisen können, dass sie ihre Verpflichtungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäß der Verordnung (EU) 2018/842 durch bestehende Maßnahmen erfüllen können, ohne dass zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, als Richtwerte dienen.*

**Änderungsantrag 391**
**Volker Schnurrbusch**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Die Unternehmen behalten die volle Flexibilität bei der Festlegung der Mittel zur Erreichung der Konformität, einschließlich Fahrzeugerneuerung, Betriebsoptimierung,*** |

***Flottenelektrifizierung und der Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, im Einklang mit der Richtlinie über erneuerbare Energien (2009/28/EG).***

Or. de

**Änderungsantrag 392**
**Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Die Unternehmen behalten die volle Flexibilität bei der Festlegung der Mittel zur Erreichung der Konformität, einschließlich Fahrzeugerneuerung, Betriebsoptimierung, Flottenelektrifizierung und der Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, im Einklang mit der Richtlinie über erneuerbare Energien (2009/28/EG).*** |

Or. de

**Änderungsantrag 393**
**Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Wouter Beke, Liesbet Sommen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 – Absatz 2 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***2b. Abweichend von Absatz 1 sind die in den Tabellen 1 und 2 des Anhangs festgelegten Zielvorgaben für einen Mitgliedstaat als Richtwerte zu betrachten, der gegenüber der Kommission nachweist, dass bereits auf nationaler Ebene angenommene Maßnahmen voraussichtlich zu einem Anteil der Zulassungen neuer*** |

***emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge führen werden, der zur Folge hat, dass die $CO_2$-Emissionen gleich hoch oder niedriger sind als die Emissionen, die sich aus der Einhaltung des nationalen Flottenziels für Unternehmen ergeben.***

***Der Mitgliedstaat legt mit seinem in Artikel 6 Absatz 1 dieser Verordnung genannten nationalen Plan Nachweise hierfür vor.***

***Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen im Vergleich zu den im Anhang festgelegten Zielvorgaben dieselben oder niedrigere $CO_2$-Emissionen bewirken, so gelten die Zielvorgaben für diesen Mitgliedstaat als Richtwerte.***

Or. en

*Begründung*

*Die Mitgliedstaaten sollten von verbindlichen Zielvorgaben für Unternehmensflotten abweichen können, wenn sie alternative Strategien umgesetzt haben, die die Marktakzeptanz emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge (unabhängig vom Fahrzeugbesitzer) fördern und mit den Klimazielen der EU im Einklang stehen. Dies ist möglich, wenn die Kommission feststellt, dass mit diesen nationalen Maßnahmen CO2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen erreicht werden, die gleich hoch oder niedriger sind als die Emissionen, die sich ergeben würden, wenn die Ziele des Anhangs verwirklicht würden.*

**Änderungsantrag 394**
**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**
**Artikel 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 3a*** |
| | ***Nationale Pläne zur Förderung der Erhöhung des Anteils emissionsfreier bzw. emissionsarmer*** |

***Unternehmensfahrzeuge***

***1. Die Mitgliedstaaten erstellen nationale Pläne, um den Anteil emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge, die ausschließlich mit zulässigen Kraftstoffen betrieben werden, bei neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die von großen Unternehmen in jedem Mitgliedstaat zugelassen werden, zu erhöhen.***

***2. Die nationalen Pläne enthalten nationale Maßnahmen, Strategien und Anreize zur Verwirklichung dieses Ziels. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen bei der Erstellung ihrer nationalen Pläne die jeweiligen Marktbedingungen, die Infrastrukturreife, die Technologieneutralität, die Verfügbarkeit geeigneter Technologien und die operativen Gegebenheiten, mit denen die verschiedenen Kategorien von Betreibern von Unternehmensflotten konfrontiert sind. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Maßnahmen verhältnismäßig sind und keine unnötigen administrativen, finanziellen oder operativen Belastungen verursachen.***

***3. Die nationalen Pläne umfassen mindestens***

***a) eine Bewertung der nationalen Marktbedingungen und der Infrastrukturreife;***

***b) die geplanten nationalen Maßnahmen, Strategien und Anreize zur Steigerung des Anteils emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge in Unternehmensflotten;***

***c) einen vorläufigen Zeitplan für die Durchführung dieser Maßnahmen;***

***d) Verfahren zur Überwachung und Bewertung der Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen.***

***4. Die nationalen Pläne können gegebenenfalls Folgendes umfassen:***

***a) steuerliche Anreize;***

***b) Anreize für die Erhebung von Mautgebühren;***

***c) Fördermaßnahmen, die mit den geltenden Bestimmungen über staatliche Beihilfen im Einklang stehen;***

***d) Maßnahmen zur Erleichterung des Zugangs zu einer angemessenen, erschwinglichen und zugänglichen Lade- und Betankungsinfrastruktur;***

***e) Maßnahmen zur Unterstützung der Netzreife;***

***f) Maßnahmen zur Erleichterung des Zugangs zu Finanzmitteln.***

Or. en

**Änderungsantrag 395**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 3a*** |
| | ***Ziele für herkömmliche Fahrräder und Fahrräder mit Elektro-Hilfsantrieb*** |
| | ***1. Zusätzlich zu den in Artikel 3 festgelegten Zielen stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass*** |
| | ***a) große Unternehmen bis zum 1. Januar 2030 eine Anzahl neuer herkömmlicher Fahrräder oder solcher mit Elektro-Hilfsantrieb beschaffen, erwerben, leasen, mieten oder anderweitig für die Nutzung zur Verfügung stellen, die mindestens 30 % der Gesamtzahl der Beschäftigten des Unternehmens entspricht;*** |
| | ***b) große Unternehmen bis zum 1. Januar 2035 eine Anzahl neuer herkömmlicher Fahrräder oder solcher mit Elektro-Hilfsantrieb beschaffen, erwerben, leasen, mieten oder anderweitig für die Nutzung zur Verfügung stellen, die mindestens*** |

***50 % der Gesamtzahl der Beschäftigten des Unternehmens entspricht;***

***Für die Zwecke des Absatzes 1 wird die Gesamtzahl der Beschäftigten auf der Grundlage der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl des Unternehmens im vorangegangenen Kalenderjahr berechnet.***

***3. Bei den in Absatz 1 genannten Fahrrädern kann es sich um herkömmliche Fahrräder oder solche mit Elektro-Hilfsantrieb handeln.***

***4. Die in Absatz 1 genannten Fahrräder sind wie folgt zur Verfügung zu stellen:***

***a) an Arbeitnehmer für Pendlerfahrten oder Geschäftsreisen;***

***oder b) für die Frachtbeförderungs-, Logistik-, Liefer- oder Dienstleistungsvorgänge des Unternehmens.***

***5. Die Mitgliedstaaten erfassen für jedes Kalenderjahr die Angaben für jedes neue herkömmliche Fahrrad oder jeden neue Fahrrad mit Elektro-Hilfsantrieb. Diese Informationen werden der Kommission zur Verfügung gestellt und öffentlich zugänglich gemacht.***

Or. en

**Änderungsantrag 396**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 3a*** |
| | ***Spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung erstellt jeder Mitgliedstaat eine nationale Strategie mit den geplanten Maßnahmen zur Förderung der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in*** |

***Unternehmensflotten und übermittelt diese der Kommission.***

***Die nationale Strategie kann unter anderem Folgendes umfassen:***

***a) Steuererleichterungen und steuerliche Unterstützungsmaßnahmen;***

***B) Regelungen zur Förderung des Erwerbs und des Leasings in Betracht kommender Fahrzeuge;***

***c) Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur;***

***d) Schritte zur Verringerung des Verwaltungsaufwands;***

***e) gezielte Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen;***

***f) Aufklärungskampagnen und Verbreitung einschlägiger Informationen;***

***g) Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs zu Finanzmitteln und Finanzierungsinstrumenten.***

***Es liegt im alleinigen Ermessen der Mitgliedstaaten, Art, Umfang und Kombination der in ihre nationale Strategie aufzunehmenden Maßnahmen unter Berücksichtigung ihres jeweiligen nationalen Kontexts und der vorherrschenden Marktbedingungen festzulegen.***

***Die Mitgliedstaaten legen der Kommission alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht vor, in dem sie darlegen, inwieweit die angenommenen Maßnahmen umgesetzt und welche Ergebnisse erzielt wurden. Die Kommission erstellt einen konsolidierten Bericht, in dem bewährte Verfahren hervorgehoben werden und der auf den in den Mitgliedstaaten gesammelten Erfahrungen aufbaut.***

Or. en

**Änderungsantrag 397**
**Volker Schnurrbusch**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Article3a*** |
| | ***Schutzmaßnahme zur Sicherstellung der Infrastrukturbereitschaft*** |
| | ***Sofern verbindliche Flottenziele gemäß dieser Verordnung beibehalten werden, gelten diese Ziele für Flottenbetreiber, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, nur dann, wenn dieser Mitgliedstaat nachweislich mindestens 90 % seiner verbindlichen nationalen Ziele und Anforderungen an den Infrastrukturausbau gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 erfüllt hat. Die Kommission veröffentlicht jährlich eine Bewertung des Erfüllungsgrades der Ziele und Anforderungen gemäß Absatz 1 durch die einzelnen Mitgliedstaaten.*** |

Or. de

**Änderungsantrag 398**
**Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Article 3a*** |
| | ***Sofern verbindliche Flottenziele gemäß dieser Verordnung beibehalten werden, gelten diese Ziele für Flottenbetreiber, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, nur dann, wenn dieser Mitgliedstaat nachweislich mindestens 90 % seiner verbindlichen nationalen Ziele und Anforderungen an den Infrastrukturausbau gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 erfüllt hat.*** |

***Die Kommission veröffentlicht jährlich eine Bewertung des Erfüllungsgrades der Ziele und Anforderungen gemäß Absatz 1 durch die einzelnen Mitgliedstaaten.***

Or. de

**Änderungsantrag 399**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | |

**Änderungsantrag 400**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | |

Or. en

*Begründung*

*Bei dieser Bestimmung gibt es ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Subsidiarität. Für Beschlüsse über nationale Regelungen zur finanziellen Unterstützung*

*von Firmenwagen und leichten Nutzfahrzeuge sind die Mitgliedstaaten zuständig. Durch die Vorgabe der*

*Bedingungen, unter denen eine solche Unterstützung gewährt werden kann, greift der Artikel in unzulässiger Weise in die nationalen Steuervorschriften*

*und Anreizmaßnahmen ein. Der Artikel ist daher zu streichen.*

**Änderungsantrag 401**
**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**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer*** | |

***Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.***

Or. en

**Änderungsantrag 402**
**Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | |

*Begründung*

*Die vorgeschlagenen Bestimmungen in Artikel 4 über die finanzielle Unterstützung greifen in die nationale Steuerpolitik ein, sodass Anlass zu ernsten Bedenken hinsichtlich der Subsidiarität besteht.*

**Änderungsantrag 403**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | |

*Begründung*

*Artikel 4 sollte gestrichen werden, da die steuerliche Behandlung und die Kraftfahrzeugbesteuerung nicht in diesem Rahmen geregelt werden sollten. Mit der Richtlinie können zwar Richtziele und unterstützende Maßnahmen festgelegt werden, sie ist jedoch nicht das geeignete Instrument, um steuerliche Sanktionen einzuführen oder nationale Förderregelungen einzuschränken. Besteuerung und Steueranreize sollten innerhalb der einschlägigen steuerpolitischen Rahmen der Mitgliedstaaten und der EU bleiben.*

**Änderungsantrag 404**
**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**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer*** | |

***Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.***

Or. en

**Änderungsantrag 405**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 4*** | ***entfällt*** |
| ***Finanzielle Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge*** | |
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | |
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | |
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | |

Or. en

**Änderungsantrag 406**
**Anne-Sophie Frigout, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Marie-Luce Brasier-Clain, Mathilde Androuët**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | ***entfällt*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 407**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | ***entfällt*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 408**

**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**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 409**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 410**
**Jacek Ozdoba**
im Namen der ECR-Fraktion

**Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 411**
**Luis-Vicențiu Lazarus**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind. | In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.<br>***Abweichend davon kann ein Mitgliedstaat bestehende finanzielle Förderregelungen für einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten beibehalten, wenn hinsichtlich der in seinem Hoheitsgebiet errichteten öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur die in Artikel 3 der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegten Ziele nicht erreicht wurden.***<br>***Der Mitgliedstaat teilt der Kommission spätestens drei Monate vor dem*** |

***Zeitpunkt, ab dem die Verpflichtung gemäß diesem Absatz gilt, die Gründe für die Ausnahmeregelung und die geplanten Maßnahmen zur Behebung dieser Unzulänglichkeit mit.***

***Die Kommission kann dem betroffenen Mitgliedstaat eine Empfehlung unterbreiten. Besteht die Unzulänglichkeit weiter, kann die Ausnahmeregelung auf der Grundlage einer neuen Mitteilung einmal um einen weiteren Zeitraum von bis zu 24 Monaten verlängert werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 412**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren*** vor dem ***in*** Artikel 3 ***Absatz 1 genannten Zeitpunkt*** gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind. | ***Ab zwei Jahre*** vor dem ***Zeitpunkt, zu dem die Zielwerte nach*** Artikel 3 ***tatsächlich Anwendung finden, und nur sofern die Voraussetzungen nach Artikel 3 erfüllt sind*** gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind. |

Or. de

*Begründung*

*Der Begriff „finanzielle Unterstützung“ muss klar von normaler steuerlicher Behandlung abgegrenzt werden. AfA, Betriebsausgaben, Leasingaufwand, Wartung, Versicherung und Kraftstoffkosten dürfen nicht als verbotene Förderung behandelt werden. Außerdem darf Artikel 4 nicht früher greifen als die Zielwerte selbst. Wesentliche industriepolitische Kriterien dürfen nicht allein durch delegierte Rechtsakte festgelegt werden.*

**Änderungsantrag 413**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien ***oder emissionsarmen*** Fahrzeuge sind. | In den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf***, die Versicherung, das Laden*** oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, die keine emissionsfreien Fahrzeuge sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 414**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***In den beiden Jahren vor*** dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten ***keine*** finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, ***die keine emissionsfreien oder emissionsarmen*** Fahrzeuge ***sind***. | ***Ab*** dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt gewähren die Mitgliedstaaten ***nur dann eine*** finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, ***wenn es sich dabei um emissionsfreie*** Fahrzeuge ***handelt***. |

Or. en

*Begründung*

*Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, vor 2030 Übergangsmaßnahmen zu ergreifen, um den Übergang zu einer vollständigen Einstellung der Förderung von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge im Jahr 2030 zu erleichtern.*

**Änderungsantrag 415**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bei den gemäß dieser Verordnung eingerichteten Systemen zur finanziellen Unterstützung und Anreizmechanismen sollte man die Steuerneutralität wahren, der Verwaltungsaufwand minimieren und unverhältnismäßige Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen vermeiden. Die Mitgliedstaaten sollten ausreichend Flexibilität bei der Gestaltung steuerlicher Anreize im Einklang mit den nationalen Haushaltskapazitäten und Steuersystemen behalten.*** |

Or. en

*Begründung*

*Einheitliche finanzpolitische Erwartungen können zu erheblichen Haushaltsbelastungen für kleinere Volkswirtschaften mit begrenzter finanzpolitischer Flexibilität führen. Es muss im Ermessen der nationalen Behörden liegen, die Unterstützungsmaßnahmen an die nationalen wirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.*

**Änderungsantrag 416**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bis zum 1. Januar 2027 beenden die Mitgliedstaaten schrittweise Steuerbefreiungen, Steuervorteile und öffentliche Subventionen zugunsten von Unternehmensfahrzeugen, die ganz oder teilweise mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, und fördern die Verfügbarkeit zuverlässiger und transparenter Informationen über den*** |

***Alterungszustand von Elektrofahrzeugbatterien für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge.***

Or. en

**Änderungsantrag 417**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 4 findet keine Anwendung, solange die Anwendung der Zielwerte nach Artikel 3 ausgesetzt ist.*** |

Or. de

*Begründung*

*Förderbeschränkungen dürfen nicht gelten, solange die eigentlichen Zielwerte noch nicht aktiviert wurden.*

**Änderungsantrag 418**
**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**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 419**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 420**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den ***Einsatz*** von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den ***Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf, die Versicherung, das Laden oder den Betrieb*** von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind.<br>***Ein Fahrzeug gilt als „in der EU hergestellt“, wenn***<br>***a) das Fahrzeug innerhalb der EU*** |

***montiert worden ist;***

***b) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der EU und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – 70 % oder mehr beträgt;***

***c) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der EU enthält;***

***d) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs mindestens fünf wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, das aktive Kathodenmaterial und das Batteriemanagementsystem, mit Ursprung in der EU enthält;***

***e) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs mit Ursprung in der EU und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs mindestens 50 % beträgt;***

***f) das Verhältnis zwischen dem Gesamtpreis ab Werk der elektronischen Hauptsysteme mit Ursprung in der EU und dem Gesamtpreis ab Werk aller elektronischen Hauptsysteme mindestens 50 % beträgt.***

***Die Anforderungen gemäß den Buchstaben d, e und f gelten ab dem [Amt für Veröffentlichungen:Bitte das Datum drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen].***

***Die Bestimmung des Ursprungs von Produkten und Bauteilen erfolgt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates.***

Or. en

**Änderungsantrag 421**

**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeugen*** durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. ***Ein Erzeugnis oder ein Bestandteil gilt nur dann als „in der Europäischen Union hergestellt“, wenn die beiden folgenden Bedingungen kumulativ erfüllt sind:***<br><br>***a) Es wurde seiner letzten wesentlichen Bearbeitung im Sinne des Artikels 60 der Verordnung (EU) 952/2013 in der EU unterzogen;***<br><br>***b) der Mehrwert der EU, der gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 42 dieser Verordnung berechnet wird, beträgt mindestens 60 % des Ab-Werk-Preises.***<br><br>***Bearbeitungsschritte, die in einer geringfügigen Bearbeitung bestehen, reichen gemäß Artikel 3 Nummer 44 unabhängig von ihrem Beitrag zum Mehrwert der EU nicht aus, um den Ursprung in der EU im Sinne dieser Verordnung zu begründen. Abweichend davon und unbeschadet des restriktiven Charakters der Begriffsbestimmung in dem Absatz gelten als Inhalte mit Ursprung in der EU auch Produkte, Bauteile und Rohstoffe mit Ursprung in den mit einem Mitgliedstaat verbundenen überseeischen Ländern und Hoheitsgebieten im Sinne von Anhang II des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und des Beschlusses (EU) 2021/1764 des Rates über die Assoziierung der überseeischen Länder und Hoheitsgebiete mit der Europäischen*** |

***Union.***

Or. fr

**Änderungsantrag 422**
**Volker Schnurrbusch**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem ***in*** Artikel 3 ***Absatz 1 genannten Zeitpunkt*** nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren ***ab zwei Jahre*** vor dem ***Zeitpunkt, zu dem die Zielwerte nach*** Artikel 3 ***tatsächlich Anwendung finden, und nur sofern die Voraussetzungen nach Artikel 3 erfüllt sind*** nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. ***Artikel 4 findet keine Anwendung, solange die Anwendung der Zielwerte nach Artikel 3 ausgesetzt ist*** |

Or. de

**Änderungsantrag 423**
**Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem ***in*** Artikel 3 ***Absatz 1 genannten Zeitpunkt*** nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren ***ab zwei Jahre*** vor dem ***Zeitpunkt, zu dem die Zielwerte nach*** Artikel 3 ***tatsächlich Anwendung finden, und nur sofern die Voraussetzungen nach Artikel 3 erfüllt sind*** nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von |

| | |
|---|---|
| Union hergestellt“ sind. | Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. ***Artikel 4 findet keine Anwendung, solange die Anwendung der Zielwerte nach Artikel 3 ausgesetzt ist*** |

Or. de

**Änderungsantrag 424**
**Luis-Vicențiu Lazarus**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags ***gewähren*** die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt ***nur dann finanzielle Unterstützung für den*** Einsatz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“*** sind. | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags ***können*** die Mitgliedstaaten ***bei der Gestaltung von Regelungen der finanziellen Unterstützung*** in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt ***dem*** Einsatz von ***„in der Europäischen Union hergestellten“*** Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ***den Vorzug geben, und zwar gemäß den Kriterien, die von der Kommission nach Absatz 3 dieses Artikels festzulegen*** sind**.** |

Or. en

**Änderungsantrag 425**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags ***gewähren*** die Mitgliedstaaten ***in den beiden Jahren vor*** dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt ***nur dann*** finanzielle Unterstützung für ***den Einsatz*** | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags ***dürfen*** die Mitgliedstaaten ***ab*** dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt ***keine*** finanzielle Unterstützung für ***die Einführung emissionsfreier*** |

| | |
|---|---|
| ***von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge*** „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. | ***Dienstwagen und leichter Nutzfahrzeuge, die nicht im Sinne des [Anhangs der Verordnung zur industriellen Beschleunigung]*** „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 426**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeugen*** durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. | Unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags gewähren die Mitgliedstaaten in den beiden Jahren vor dem in Artikel 3 Absatz 1 genannten Zeitpunkt nur dann finanzielle Unterstützung für den Einsatz von Personenkraftwagen durch Unternehmen, wenn diese Fahrzeuge „in der Europäischen Union hergestellt“ sind. |

Or. fr

**Änderungsantrag 427**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Soweit diese Verordnung Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als „in der Europäischen Union hergestellt“ vorsieht, werden die wesentlichen Kriterien in dieser Verordnung selbst festgelegt. Die Kommission darf durch delegierte Rechtsakte ausschließlich nicht wesentliche technische Einzelheiten ergänzen.*** |

Or. de

*Begründung*

*Wesentliche industriepolitische Kriterien müssen vom Gesetzgeber selbst festgelegt werden und dürfen nicht vollständig auf delegierte Rechtsakte übertragen werden.*

**Änderungsantrag 428**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Um die Ausrüstung der Unternehmensflotten mit Elektrofahrzeugen zu verbessern, sollten kleine Elektrofahrzeuge, die in der Europäischen Union hergestellt werden, als strategischer Hebel betrachtet werden, der eine differenzierte Berechnungsmethode erfordert. In diesem Zusammenhang wird jedes neue emissionsfreie Fahrzeug der Klasse M1, das gemäß Anhang I Teil A Nummer 2.4 der Verordnung (EU) 2018/858 als kleines Elektrofahrzeug gilt und wie zuvor definiert in der Europäischen Union hergestellt wird, bei der Berechnung des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an ihren Unternehmensflotten durch die Mitgliedstaaten als 1,5 Elektrofahrzeuge berücksichtigt.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 429**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 430**
**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**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 431**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis*** | ***entfällt*** |

***übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.***

Or. en

**Änderungsantrag 432**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 433**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten*** | ***entfällt*** |

***Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen.***

Or. en

**Änderungsantrag 434**
**Pascal Canfin**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien*** für die ***Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als*** „in der Europäischen Union hergestellt“ ***zu ergänzen.*** | Für die ***Zwecke dieses Artikels muss das Kriterium*** „in der Europäischen Union hergestellt“ ***für die Bereitstellung finanzieller Unterstützung für den Einsatz von Dienstwagen und leichten Nutzfahrzeugen die folgenden Kriterien erfüllen:*** |
| | ***a) das Fahrzeug ist innerhalb der EU montiert worden;*** |
| | ***b) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der EU und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – beträgt 70 % oder mehr;*** |
| | ***c) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der EU;*** |
| | ***d) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens fünf wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, das aktive Kathodenmaterial und das Batteriemanagementsystem, mit Ursprung in der EU;*** |
| | ***e) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs mit Ursprung in der EU und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs*** |

***beträgt mindestens 50 %;***

***f) das Verhältnis zwischen dem Gesamtpreis ab Werk der elektronischen Hauptsysteme mit Ursprung in der Union und dem Gesamtpreis ab Werk aller elektronischen Hauptsysteme beträgt mindestens 50 %.***

***Die Anforderungen gemäß den Buchstaben d, e und f gelten ab dem [Amt für Veröffentlichungen:Bitte das Datum drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen].***

***Abweichend von den vorstehend genannten Anforderungen müssen kleine Elektrofahrzeuge der Unterklasse M1E im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 die folgenden Anforderungen an den Ursprung in der EU erfüllen:***

***1. Das Fahrzeug ist innerhalb der EU montiert worden;***

***2) ferner muss eines der beiden folgenden Kriterien erfüllt sein:***

***a) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der EU und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – beträgt 70 % oder mehr;oder***

***b) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der EU;***

***Dieses Kriterium „in der Europäischen Union hergestellt“ gilt als gleichwertig mit dem „Ursprung in der Union“ gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) XX.../X... zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen zur Beschleunigung der Verstärkung der industriellen Kapazitäten und der Dekarbonisierung in strategischen Sektoren.***

Or. en

**Änderungsantrag 435**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen. | Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der Kriterien für die Einstufung eines Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges als „in der Europäischen Union hergestellt“ zu ergänzen. ***Bei den Kriterien wird mindestens Folgendes berücksichtigt:*** |
| | ***a) die Einhaltung der Steuervorschriften der EU und der Mitgliedstaaten und keine Steuerhinterziehung oder aggressiven Steuervermeidungspraktiken in der EU;*** |
| | ***b) die Einhaltung der geltenden Arbeits- und Beschäftigungsstandards, einschließlich der Anforderungen an den Gesundheitsschutz und die Sicherheit am Arbeitsplatz;*** |
| | ***c) die Achtung der Arbeitnehmerrechte, einschließlich der Vereinigungsfreiheit, des Rechts auf Tarifverhandlungen, der Nichtdiskriminierung, der Gleichbehandlung und des gleichen Entgelts;*** |
| | ***d) die Einhaltung der geltenden Umweltvorschriften der EU;*** |
| | ***e) die Durchführung von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Unterstützung der Klimaneutralitätsziele der EU;*** |
| | ***f) eine nachhaltige und ressourceneffiziente Materialnutzung, einschließlich Maßnahmen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft, der Reparierbarkeit, der Wiederverwendung und des Recyclings während des gesamten*** |

***Lebenszyklus von Fahrzeugen;***

***g) die verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen und Bestandteilen, einschließlich der Sorgfaltspflicht in Bezug auf die Auswirkungen auf die Umwelt und die Menschenrechte entlang der gesamten Lieferkette;***

***h) die Einhaltung international anerkannter Menschenrechtsnormen und Verhinderung von Zwangsarbeit, Kinderarbeit und anderen Formen der Ausbeutung von Arbeitnehmern in der Lieferkette;***

***I) Transparenz in Bezug auf Nachhaltigkeit und Praktiken in der Lieferkette;***

***J) der Beitrag zu hochwertigen Beschäftigungsmöglichkeiten, dem Ausbau von Kompetenzen und gesellschaftlichem Zusammenhalt in der EU.***

Or. en

**Änderungsantrag 436**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung einer Methode zur Bestimmung der*** Kriterien für die Einstufung eines ***Personenkraftwagens oder leichten Nutzfahrzeuges*** als „in der Europäischen Union hergestellt“ ***zu ergänzen***. | ***Die*** Kriterien für die Einstufung eines ***Fahrzeugs*** als „in der Europäischen Union hergestellt“ ***werden vom Europäischen Parlament und vom Rat gemeinsam festgelegt***. ***Gemäß diesen Kriterien ist eine Verpflichtung zur lokalen Integration von mindestens 60 % des Wertes der Batterie und der elektronischen Bauteile vorgesehen und in Drittländern ansässige Hersteller, die staatliche Subventionen erhalten, mit denen der Binnenmarkt verfälscht wird, werden ausdrücklich ausgeschlossen.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 437**
**Pascal Canfin**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Auf Antrag eines Fahrzeugherstellers können alle PEV, OVC-HEV oder FCV dieses Fahrzeugherstellers für einen Zeitraum von zwölf Monaten als konform mit den Anforderungen an den Ursprung in der EU angesehen werden, wenn der Hersteller nachweist, dass alle PEV, OVC-HEV oder FCV, die den Anforderungen an den Ursprung in der EU entsprechen und von diesem Fahrzeughersteller in dem Zeitraum zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember (einschließlich) des Vorjahres montiert wurden, mindestens 85 % der Gesamtzahl der PEV, OVC-HEV oder FCV desselben Fahrzeugherstellers ausmachen, die in demselben Zeitraum in der EU zugelassen wurden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 438**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bei der Gestaltung der finanziellen Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf, die Versicherung, das Laden oder den Betrieb emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge schaffen die Mitgliedstaaten nach*** |

***Möglichkeit Anreize für den Einsatz von intelligentem und bidirektionalem Laden.***

Or. en

**Änderungsantrag 439**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Kommission beauftragt die Mitgliedstaaten, regulatorische, steuerliche und finanzielle Hindernisse für die Einführung von Elektrofahrzeugen in Unternehmensflotten zu bewerten und zu beseitigen und bewährte Verfahren für die Elektrifizierung der Flotte zu veröffentlichen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 440**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 – Absatz 3 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, dass finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder die Versicherung herkömmliche Fahrräder und von Fahrrädern mit Elektro-Hilfsantrieb zugänglich gemacht wird.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 441**

**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 4a*** |
| | ***Unterstützung für intelligentes und bidirektionales Laden*** |
| | ***1. Da intelligentes Laden von Elektrofahrzeugen für die Systemintegration von sauberem Strom von entscheidender Bedeutung ist, unterstützen und ermutigen die Mitgliedstaaten die Flottenbetreiber, Elektrofahrzeuge und die damit verbundene Ladeinfrastruktur einzuführen, die intelligentes bzw. bidirektionales Laden ermöglichen.*** |
| | ***2. Um die Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Fahrzeuge weiter zu senken, sollte intelligentes Laden als Standardlademodus gefördert werden.*** |
| | ***3. Um die Einführung intelligenter und bidirektionaler Ladefunktionen bei Unternehmensflotten zu fördern, unterstützen und ermutigen die Mitgliedstaaten die Flottenbetreiber, eine Kosten-Nutzen-Analyse der Einführung intelligenter und bidirektionaler Ladelösungen in ihren Flotten durchzuführen. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten auch intelligentes und bidirektionales Laden durch spezielle Finanzierungsprogramme unterstützen.*** |
| | ***4. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten dazu anhalten, die Netzintegration von Elektrofahrzeugen [V2G) für die Unternehmen so einfach wie möglich zu gestalten und bewährte Verfahren für die administrative Abwicklung von V2G-Finanzströmen bei Fahrzeugflotten zu veröffentlichen.*** |
| | ***5. Um diesen Übergang zu begleiten und die Aufklärung der Verbraucher zu verbessern, stellen die Mitgliedstaaten*** |

***Unternehmen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, eigens pädagogische Berater zur Verfügung, um die Vorteile intelligenter und bidirektionaler Ladetechnologien zu erläutern.***

***6. Unternehmen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, können diese Dienstleistung auf Antrag ebenfalls in Anspruch nehmen.***

Or. en

*Begründung*

*Fleets are particularly relevant for smart and bidirectional charging because of their operational patterns making them ideal candidates for demand response participation.*

*The latter will be crucial for the efficient integration of EVs into the power system and for reaching EU objectives on transport decarbonation. This is also acknowledged in Renewable Energy Directive: « Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration. Smart and, where appropriate, bi-directional recharging functionalities therefore need to be ensured. » As such, smart charging should also be promoted as the default mode when feasible because it brings cost savings, facilitates renewables integration in the system and stabilizes the grid.*

*Yet, smart, and more importantly bidirectional charging, technologies are still not well known among the general public, including fleets. Awareness-raising efforts are therefore needed to promote acceptance of the transition to electric vehicles among businesses. There are already analytical tools and platforms that can be used by fleet operators to quantify and measure the impact of smart and bidirectional charging.*

**Änderungsantrag 442**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 4a*** |
| | ***Finanzielle Unterstützung für einen wettbewerbsfähigen und Markt für erschwingliche emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge*** |
| | ***1. Ab dem... [zwei Jahre vor dem in*** |

***Artikel 3 Absatz 1 genannten Datum] erlassen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um die Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Markts für erschwingliche emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge zu unterstützen, gegebenenfalls einschließlich***

***a) höherer steuerlich abzugsfähiger Abschreibungsobergrenzen und kürzerer Abschreibungsfristen für emissionsfreie Fahrzeuge, die von großen Unternehmen in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht werden;***

***b9 gezielter Anreize, Boni oder Förderregelungen für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit hoher Kilometerleistung und die Nachrüstung von Batterien, die darauf abzielen, die Erschwinglichkeit und den Zugang zu emissionsfreier Mobilität für finanziell schwächere Haushalte und Bevölkerungsgruppen zu verbessern.***

***2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nach diesem Artikel erlassenen Maßnahmen auf nicht diskriminierende Weise konzipiert und umgesetzt werden, um die Entwicklung eines gut funktionierenden und inklusiven Markts für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge zu fördern, der für alle Verbrauchersegmente zugänglich ist.***

Or. en

**Änderungsantrag 443**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 4 b*** |
| | ***Unterstützung für den Markt für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge*** |

***1. Da die Fluktuation bei Unternehmensfahrzeugen schneller ist als bei Privatfahrzeugen, soll mit dieser Verordnung auch die Einführung des Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge gefördert werden.***

***2. In diesem Zusammenhang fordert die Kommission die Mitgliedstaaten auf, nationale Maßnahmen und spezielle Instrumente zur Unterstützung von Käufern von Gebrauchtwaren einzuführen.***

***3. Die Mitgliedstaaten sollten auch ermutigt werden, Sozialleasingprogramme für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge einzurichten. Die Einführung des Gebrauchtwarenmarkts sollte durch einschlägige europäische oder nationale Finanzierungsprogramme unterstützt werden.***

***4. Die Kommission könnte auch eine europäische standardisierte Berichterstattung für bestimmte Indikatoren wie den Batteriezustand bei Fahrzeugen fördern, die sich im Eigentum von Flottenbetreibern befinden, bevor sie auf den Gebrauchtmarkt gelangen.***

***5. Um die Fortschritte bei der Verwirklichung des Ziels der Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu überwachen, wird die Kommission eine spezifische Studie veröffentlichen, um die Fortschritte je Mitgliedstaat anhand spezieller Indikatoren wie dem Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Zulassungen von Gebrauchtfahrzeugen und dem Durchschnittsalter emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge, die auf den Gebrauchtwagenmarkt gelangen, zu analysieren.***

Or. en

**Änderungsantrag 444**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 4 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 4b*** |
| | ***Pläne für nachhaltige Mobilität von Unternehmensflotten*** |
| | ***1. Große Unternehmen, die Unternehmensflotten in der Union betreiben, erstellen einen Plan für nachhaltige Mobilität in der Unternehmensflotte, nehmen ihn an und setzen ihn um.*** |
| | ***2. Im Plan für die Mobilität der Unternehmensflotte werden eine Strategie und messbare Maßnahmen festgelegt, um die Treibhausgasemissionen der Flotte und der Mobilitätstätigkeiten des Unternehmens zu verringern und zu den Zielen dieser Verordnung beizutragen.*** |
| | ***3. Der Plan für die Mobilität der Unternehmensflotte umfasst mindestens Folgendes:*** |
| | ***a) Zusammensetzung und Größe der Unternehmensflotte des Unternehmens, einschließlich Fahrzeugen, die Eigentum des Unternehmens sind oder von ihm geleast oder anderweitig betrieben werden;*** |
| | ***b) eine Bewertung des Mobilitätsbedarfs und der Fahrzeugnutzungsmuster des Unternehmens;*** |
| | ***c) quantifizierte Ziele und Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge an der Unternehmensflotte;*** |
| | ***d) Maßnahmen zur Verringerung der insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometer und zur Optimierung der Flottennutzung;*** |
| | ***e) Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsalternativen, einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel,*** |

***gemeinsam genutzter Mobilitätsdienste, aktiver Mobilität, der Nutzung konventioneller Fahrräder und E-Bikes sowie gegebenenfalls des Schienenverkehrs;***

***g) Beschaffungs- und Leasingpolitik im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung;***

***h) Maßnahmen zur Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung der Fortschritte bei der Umsetzung des Plans.***

***4. Der Plan für die Mobilität der Unternehmensflotte enthält, soweit relevant und verhältnismäßig, Etappenziele für 2030 und 2035 sowie einen Zeitplan für die Umsetzung.***

***5. Große Unternehmen verabschieden ihren ersten Plan für die Mobilität der Unternehmensflotte spätestens zwei Jahre nach Geltungsbeginn dieser Verordnung und überprüfen und aktualisieren den Plan danach mindestens alle drei Jahre.***

***6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass große Unternehmen der zuständigen nationalen Behörde ihre Pläne für die Mobilität der Unternehmensflotte und alle späteren Aktualisierungen vorlegen.***

***7. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden Leitlinien und gegebenenfalls standardisierte Vorlagen bereitstellen, um die Erstellung der Pläne für die Mobilität der Unternehmensflotte und die Berichterstattung darüber zu erleichtern.***

***8. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 5 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um gemeinsame Berichterstattungsanforderungen, Indikatoren und Vorlagen für Pläne für die Mobilität von Unternehmensflotten festzulegen.***

Or. en

**Änderungsantrag 445**

**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |
| ***Ausübung der Befugnisübertragung*** | |
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | |
| ***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.*** | |
| ***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.*** | |
| ***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.*** | |
| ***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.*** | |
| ***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt*** | |

***nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. fr

**Änderungsantrag 446**
**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**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |
| ***Ausübung der Befugnisübertragung*** | |
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | |
| ***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.*** | |
| ***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im*** | |

***Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.***

***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.***

***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.***

***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. en

**Änderungsantrag 447**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |

*Ausübung der Befugnisübertragung*

***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.***

***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.***

***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.***

***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.***

***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.***

***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der***

***Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. en

*Begründung*

*Dieser Artikel sollte zwecks Übereinstimmung mit der Streichung von Artikel 4 gestrichen werden. Da sich die übertragene Befugnis auf*

*eine Bestimmung bezieht, die Bedenken hinsichtlich der Subsidiarität aufwirft und in unzulässiger Weise in die Unterstützungsprogramme der Mitgliedstaaten eingreift,*

*besteht keine Notwendigkeit, der Kommission Durchführungsbefugnisse zu übertragen.*

**Änderungsantrag 448**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |
| ***Ausübung der Befugnisübertragung*** | |
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | |
| ***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.*** | |
| ***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf*** | |

***angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.***

***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.***

***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.***

***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. en

*Begründung*

*Dieser Artikel sollte infolge der Streichung von Artikel 4, mit dem die zugrunde liegende Befugnisübertragung für delegierte Rechtsakte gestrichen wird, als Folgeänderung gestrichen werden. Mangels einer Delegierung in materiellem Sinne ist diese Verfahrensvorschrift nicht mehr erforderlich.*

**Änderungsantrag 449**
**Urmas Paet**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |
| ***Ausübung der Befugnisübertragung*** | |
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | |
| ***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.*** | |
| ***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.*** | |
| ***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.*** | |
| ***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.*** | |
| ***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an*** | |

***das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. en

**Änderungsantrag 450**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |
| ***Ausübung der Befugnisübertragung*** | |
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | |
| ***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.*** | |
| ***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.*** | |

***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.***

***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.***

***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. en

**Änderungsantrag 451**
**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**
**Artikel 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 5*** | ***entfällt*** |
| ***Ausübung der Befugnisübertragung*** | |
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | |

***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.***

***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.***

***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.***

***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.***

***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.***

Or. en

**Änderungsantrag 452**
**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**
**Artikel 5 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 453**
**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**
**Artikel 5 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 454**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel ***5*** Absatz ***3*** wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen. | (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel ***4b*** Absatz ***8*** wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [OP – bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen. |

Or. en

**Änderungsantrag 455**
**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**
**Artikel 5 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 456**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel ***5*** Absatz ***3*** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. ***Ein*** Beschluss über den Widerruf ***beendet*** die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt. | (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel ***4b*** Absatz ***8*** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. ***Mit einem*** Beschluss über den Widerruf ***wird*** die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis ***beendet***. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt. |

Or. en

**Änderungsantrag 457**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***a) Die Kommission erlässt gegebenenfalls delegierte Rechtsakte, um unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklungen, der Verordnung (EU) 2023/1542 und einschlägiger internationaler Normen harmonisierte Vorschriften über Transparenz-, Zugänglichkeits- und Interoperabilitätsanforderungen für Informationen über den Alterungszustand von Elektrofahrzeugbatterien weiter zu präzisieren.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 458**

**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**
**Artikel 5 – Absatz 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2026 enthaltenen Grundsätzen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 459**
**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**
**Artikel 5 – Absatz 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 460**
**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**

**Artikel 5 – Absatz 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 461**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5 – Absatz 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel ***5*** Absatz ***3*** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert. | (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel ***4b*** Absatz ***8*** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert. |

Or. en

**Änderungsantrag 462**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 5 – Absatz 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(6a) Jeder Mitgliedstaat legt einen nationalen Umsetzungsplan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die ergriffen wurden oder geplant sind, um die in dieser Verordnung festgelegten nationalen Ziele zu erreichen, gegebenenfalls einschließlich Maßnahmen zur Förderung der Erschwinglichkeit, der Entwicklung des Gebrauchtwarenmarkts und der Transparenz. Die Berichterstattung der Mitgliedstaaten enthält Informationen über*** |
| | ***a) die Verfügbarkeit emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge;*** |
| | ***b) Maßnahmen zur Förderung der Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit emissionsfreier Mobilitätslösungen;*** |
| | ***c) die Verfügbarkeit transparenter Informationen über den Alterungszustand von Elektrofahrzeugbatterien für die Verbraucher ohne zusätzliche Kosten.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 463**
**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**
**Artikel 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 6*** | ***entfällt*** |
| ***Überwachung und Berichterstattung*** | |

***Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt.***

***Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil.***

Or. en

**Änderungsantrag 464**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Bis zum*** 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen ***beschrieben werden***, die er ***zur Erfüllung der im Anhang*** dieser Verordnung ***festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und*** zu ergreifen ***gedenkt***. | ***Spätestens am*** 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission ***nach Übermittlung seiner nationalen Strategie*** einen nationalen Plan vor, in dem ***sowohl die bereits laufenden Maßnahmen als auch*** die Maßnahmen ***aufgeführt sind***, die er ***im Einklang mit den mit*** dieser Verordnung ***verfolgten Zielen*** zu ergreifen ***beabsichtigt***. |

Or. en

**Änderungsantrag 465**

**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**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis ***zum 28. Februar 2028*** und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er ***zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen ***gedenkt***. | Bis ***2030*** und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen ***im Sinne von Artikel 3*** beschrieben werden, die er ergriffen hat und ***die er*** zu ergreifen ***beabsichtigt***. |

Or. en

**Änderungsantrag 466**
**Jacek Ozdoba**
im Namen der ECR-Fraktion
**Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre ***legt*** jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan ***vor***, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur ***Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre ***kann*** jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan ***vorlegen***, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur ***Begrenzung der Emissionen aus der Unternehmensflotte*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. |

Or. en

**Änderungsantrag 467**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre ***legt*** jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan ***vor***, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre ***kann*** jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan ***vorlegen***, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. |

Or. en

**Änderungsantrag 468**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er ***zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben*** ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt***, wobei die im Anhang festgelegten indikativen nationalen Ziele als Bezugspunkte dienen, um Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie zu unterstützen***. |

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird die Überwachung und Berichterstattung an den indikativen Charakter der nationalen Ziele angepasst und sichergestellt, dass die nationalen Pläne und die Berichterstattung dazu dienen, die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele der Richtlinie zu unterstützen und zu überwachen, anstatt die Einhaltung verbindlicher Verpflichtungen nachzuweisen. Er wahrt Transparenz und Folgemaßnahmen und vermeidet gleichzeitig einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand. Ferner wird klargestellt, dass bei der Berichterstattung gegebenenfalls Fahrzeuge, die mit Kraftstoffen mit geringem CO2-Ausstoß betrieben werden, gemäß einem technologieoffenen Ansatz angemessen berücksichtigt werden sollten.*

**Änderungsantrag 469**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan ***im Einklang mit den in Artikel 6a festgelegten Anforderungen*** vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten ***nicht verbindlichen*** nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. |

Or. en

*Begründung*

*Um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung der nationalen Pläne zu unterstützen, sollte die Kommission ihnen Leitlinien an die Hand geben, die der Entwicklung der nationalen Strategierahmen der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ähneln.*

**Änderungsantrag 470**
**Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, ***die er zur Erfüllung*** der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ***ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt***. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die ***bereits ergriffenen und die geplanten*** Maßnahmen beschrieben werden, ***mit denen er auf die Erreichung*** der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ***hinarbeitet***. |

Or. en

**Änderungsantrag 471**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen ***Plan*** vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | ***1.*** Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen ***Entwurf eines*** nationalen ***Plans*** vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. ***Jeder Mitgliedstaat stellt die Kohärenz zwischen seinem Entwurf des nationalen Plans und seinem aktualisierten integrierten nationalen Energie- und Klimaplan gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1999 sicher.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 472**
**Pascal Canfin, Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt.<br>***Dieser Plan enthält auch einen eigenen Abschnitt, in dem die geplanten oder*** |

***angenommenen Maßnahmen zur Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet beschrieben werden und der mindestens Folgendes umfasst:***

***i) Maßnahmen zur Förderung der Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge, z. B. steuerliche Anreize;***

***ii) Maßnahmen zur Unterstützung von Sozialleasingsystemen, auch auf der Grundlage emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge, gegebenenfalls auch durch den Einsatz verfügbarer Finanzierungsinstrumente der Union, insbesondere des mit der Verordnung (EU) 2023/955 eingerichteten Klima-Sozialfonds;***

***iii) Maßnahmen zur Förderung der Einführung nachgerüsteter leichter Nutzfahrzeuge für kleine und mittlere Unternehmen und Kleinstunternehmen;***

***iV) Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung einer Ladeinfrastruktur, die für Nutzer emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge zugänglich ist.***

Or. en

**Änderungsantrag 473**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. |

***Die nationalen Pläne enthalten Maßnahmen für Unternehmen, die über große Unternehmen hinausgehen, um die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern und die Multimodalität zu fördern, wie z. B. Sozialleasingregelungen für kleine Elektrofahrzeuge, Fahrradleasing durch Unternehmen und Mobilitätsbudgets zur Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, um dem sich wandelnden Mobilitätsbedarf von Privatunternehmen und Unternehmen nachhaltig gerecht zu werden.***

Or. en

*Begründung*

*To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.*

*To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.*

*Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.*

**Änderungsantrag 474**
**Rosa Serrano Sierra**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. | Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre legt jeder Mitgliedstaat der Kommission einen nationalen Plan vor, in dem die Maßnahmen beschrieben werden, die er zur Erfüllung der im Anhang dieser Verordnung festgelegten nationalen Zielvorgaben ergriffen hat und zu ergreifen gedenkt. ***Die nationalen Pläne müssen eine Bewertung der Ladeinfrastruktur und der Netzkapazität an wichtigen Verkehrsknotenpunkten, einschließlich Flughäfen, enthalten.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 475**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***1a.Die nationalen Pläne nach Absatz 1 enthalten mindestens Folgendes:*** |
| | ***a) eine Bewertung des derzeitigen Stands und der künftigen Entwicklung der nationalen Steuerregelungen für Unternehmensfahrzeuge, einschließlich Maßnahmen zur Förderung der Einführung emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge;*** |
| | ***b) eine Bewertung des aktuellen Stands und der künftigen Entwicklung des nationalen Markts für emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge, einschließlich der Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt;*** |
| | ***c) Strategien und Maßnahmen, die erforderlich sind, damit die in Anhang I genannten Ziele erreicht werden, und die getrennt als kurzfristige Maßnahmen (innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten) und längerfristige*** |

***Maßnahmen (mit einer Dauer von bis zu 5 Jahren) aufgeführt werden, einschließlich eines Systems finanzieller Sanktionen für den Fall, dass große Unternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um ihren Anteil an neuen emissionsfreien Unternehmensfahrzeugen zu erhöhen;***

***d) geplante oder angenommene Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass der Bedarf an Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge gedeckt wird, insbesondere für das Laden am Arbeitsplatz und zu Hause, und mit denen Anreize für die Einführung intelligenter und bidirektionaler Ladelösungen geschaffen werden;***

***e) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Unterstützung des Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge.***

Or. en

**Änderungsantrag 476**
**Tiemo Wölken, François Kalfon**
im Namen der S&D-Fraktion

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die nationalen Pläne müssen mindestens folgende Elemente umfassen:*** |
| | ***a) eine Bewertung des aktuellen Stands und der künftigen Entwicklung des nationalen Markts für emissionsfreie und emissionsarme Unternehmensfahrzeuge, einschließlich der Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt;*** |
| | ***b) eine Bewertung des derzeitigen Stands und der künftigen Entwicklung des nationalen Steuersystems für Unternehmensfahrzeuge;*** |

***c) Strategien und Maßnahmen, die zur Erreichung der in Anhang I genannten Ziele erforderlich sind, getrennt nach kurzfristigen Maßnahmen (innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten) und längerfristigen Maßnahmen (mit einer Dauer von bis zu 5 Jahren);***

***d) geplante oder angenommene Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass der Bedarf an Ladeinfrastruktur für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gedeckt wird, insbesondere für das Laden am Arbeitsplatz und zu Hause, einschließlich der Unterstützung von Flotten- und Netzbetreibern bei der Einführung von Elektrofahrzeugen und der damit verbundenen Ladeinfrastruktur, die intelligentes und/oder bidirektionales Laden ermöglicht.***

***e) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Unterstützung des Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge.***

Or. en

**Änderungsantrag 477**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bei der Ausarbeitung der Leitlinien der Union und der Bewertung der Finanzierungsprioritäten richtet die Kommission besonderes Augenmerk auf Inselmitgliedstaaten, Gebiete in äußerster Randlage und Inselgebiete, die mit strukturellen Einschränkungen der Verkehrs- und Energievernetzung konfrontiert sind. Die Kommission erleichtert diesen Gebieten den Zugang zu Finanzierungsinstrumenten der Union zur Unterstützung in Bezug auf die*** |

***Ladeinfrastruktur, intelligente Netze, die Integration von Strom aus erneuerbaren Quellen und den Einsatz emissionsfreier Flotten.***

Or. en

**Änderungsantrag 478**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***1b. Die Kommission bewertet die Entwürfe der nationalen Pläne und kann Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten. Diese Empfehlungen werden spätestens sechs Monate nach Vorlage der Entwürfe der nationalen Pläne gemäß Absatz 1 abgegeben. Diese Empfehlungen können sich insbesondere auf die Angemessenheit und Ausrichtung der Strategien und Maßnahmen im Zusammenhang mit den nationalen Zielen beziehen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 479**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 1 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***1c. Jeder Mitgliedstaat trägt etwaigen Empfehlungen der Kommission gemäß Absatz 1b gebührend Rechnung und legt der Kommission spätestens neun Monate nach Vorlage des Entwurfs seines nationalen Plans gemäß Absatz 1 einen endgültigen nationalen Plan vor.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 480**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Bis zum*** 28. Februar 2031 und danach ***jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat*** die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in ***seinem*** Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser ***Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil***. | ***Spätestens am*** 28. Februar 2031 und danach ***alle zwei Jahre melden die Mitgliedstaaten der Kommission*** die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in ***ihrem*** Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den ***jeweiligen*** Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge***, einschließlich solcher, die mit kohlenstoffarmen Kraftstoffen betrieben werden,*** in jeder dieser ***Fahrzeugklassen***. |

Or. en

**Änderungsantrag 481**
**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**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Bis zum 28. Februar 2031*** und danach jedes Jahr ***stellt*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer | ***Drei Jahre nach Vorlage des nationalen Plans*** und danach jedes Jahr ***ermittelt*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer |

| | |
|---|---|
| Fahrzeuge in jeder dieser Klassen ***fest*** und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Fahrzeuge in jeder dieser Klassen und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. ***Die Kommission kann einen Mechanismus für den Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten einrichten.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 482**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar ***2031*** und danach jedes Jahr ***stellt*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in jeder dieser Klassen ***fest*** und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | ***2.*** Bis zum 28. Februar ***des Jahres, das auf das Inkrafttreten dieser Verordnung folgt*** und danach jedes Jahr ***ermittelt*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in jeder dieser Klassen und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. |

Or. en

**Änderungsantrag 483**
**Isabelle Le Callennec**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar ***2031*** und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen | Bis zum 28. Februar ***2028*** und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen |

| | |
|---|---|
| Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. ***Bis Ende Juli 2028 und danach alle zwei Jahre konsultiert die Kommission die Mitgliedstaaten und die einschlägigen Interessenträger, insbesondere die Wirtschaftsteilnehmer der Automobilindustrie, zur Anwendung dieser Verordnung. Auf der Grundlage der nationalen Pläne und der Ergebnisse dieser Konsultation veröffentlicht die Kommission indikative Leitlinien zur Ermittlung wirksamer politischer Instrumente.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 484**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und ***unterrichtet die*** Kommission ***über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil***. | Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und ***übermittelt diese Angaben der*** Kommission***, ebenso wie Daten zur Anzahl der Unternehmensfahrräder, die im Rahmen von Förderprogrammen für den Kauf und das Leasing erworben wurden***. |

Or. en

**Änderungsantrag 485**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest***, einschließlich Fahrzeugen, die mit Kraftstoffen mit geringem $CO_2$-Ausstoß betrieben werden, wobei es sich bei diesen Kraftstoffen um die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 definierten Fahrzeuge handelt, die die Kriterien der Artikel 29, 29a und 31 der genannten Richtlinie und der damit verbundenen delegierten Rechtsakte in jeder dieser Kategorien erfüllen,*** und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. |

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird die Überwachung und Berichterstattung an den indikativen Charakter der nationalen Ziele angepasst und sichergestellt, dass die nationalen Pläne und die Berichterstattung dazu dienen, die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele der Richtlinie zu unterstützen und zu überwachen, anstatt die Einhaltung verbindlicher Verpflichtungen nachzuweisen. Dabei werden Transparenz und Folgemaßnahmen gewahrt und gleichzeitig ein unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand vermieden. Ferner wird klargestellt, dass bei der Berichterstattung gegebenenfalls Fahrzeuge, die mit Kraftstoffen mit geringem CO2-Ausstoß betrieben werden, gemäß einem technologieoffenen Ansatz angemessen berücksichtigt werden sollten.*

**Änderungsantrag 486**

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 – Buchstabe f**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeugen***, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ***in jeder dieser Klassen*** fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. |

Or. fr

**Änderungsantrag 487**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil ***emissionsfreier und emissionsarmer*** Fahrzeuge in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr stellt jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil ***der*** Fahrzeuge***, die erneuerbare Energiequellen nutzen,*** in jeder dieser Klassen fest und unterrichtet die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. |

Or. en

**Änderungsantrag 488**
**Jacek Ozdoba**
im Namen der ECR-Fraktion
**Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr ***stellt*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen ***fest und unterrichtet*** die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr ***kann*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen ***feststellen und*** die Kommission über die Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil ***unterrichten***. |

Or. en

**Änderungsantrag 489**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr ***stellt*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen ***fest und unterrichtet*** die Kommission über die | Bis zum 28. Februar 2031 und danach jedes Jahr ***kann*** jeder Mitgliedstaat die Gesamtzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr in seinem Hoheitsgebiet auf große Unternehmen zugelassenen neuen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, sowie den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in jeder dieser Klassen ***feststellen und*** die Kommission über die |

| | |
|---|---|
| Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil. | Gesamtzahl und den jeweiligen Anteil ***unterrichten***. |

Or. en

**Änderungsantrag 490**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***2a. Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes Kalenderjahr die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet als Unternehmensfahrzeuge zugelassen werden. Diese Angaben müssen den Namen der juristischen Person, auf die das Fahrzeug zugelassen wird, die spezifischen $CO_2$-Emissionen, die Masse in fahrbereitem Zustand und die Art des Antriebsstrangs gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung umfassen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 491**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes Kalenderjahr die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet als Unternehmensfahrzeuge zugelassen werden. Diese Angaben müssen den Namen der juristischen Person, auf die*** |

***das Fahrzeug zugelassen wird, die spezifischen $CO_2$-Emissionen, die Masse in fahrbereitem Zustand und die Art des Antriebsstrangs gemäß der Übereinstimmungsbescheinigung umfassen.***

Or. en

**Änderungsantrag 492**
**Merja Kyllönen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bei der Ausarbeitung ihrer nationalen Pläne sorgen die Mitgliedstaaten auch für eine angemessene Einbeziehung der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, tragen den regionalen und lokalen Gegebenheiten Rechnung, widmen weniger entwickelten Gebieten, insbesondere in Bezug auf die Ladeinfrastruktur, besondere Aufmerksamkeit und achten das Subsidiaritätsprinzip, indem sie ausreichend Flexibilität für nationale und lokale Umsetzungsentscheidungen lassen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen breiter konzipierte Umsetzungsgrundsätze, die Einbeziehung interessierter Akteure und territoriale Erwägungen.*

**Änderungsantrag 493**
**Rosa Serrano Sierra**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|

***Bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß dieser Verordnung tragen die Mitgliedstaaten der Abstimmung dieser Verordnung mit der Verordnung (EU) 2023/1804 und den nationalen Netzentwicklungsplänen Rechnung.***

Or. en

**Änderungsantrag 494**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre bewerten die Mitgliedstaaten auch die wirtschaftlichen Auswirkungen der Verordnung auf Unternehmen der Automobilindustrie und übermitteln diese Daten der Kommission, die sie berücksichtigen muss, falls eine Überarbeitung der Verordnung erforderlich ist.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 495**
**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**
**Artikel 6 – Absatz 2 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung muss die Kommission alle zwei Jahre die Auswirkungen dieser Regelung auf den*** |

***Sektor der Unternehmensflotten prüfen und die Entstehung des Markts für gebrauchte Elektrofahrzeuge bewerten, wobei der Entwicklung des Restwerts von Elektrofahrzeugen besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Sie sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat über ihre wichtigsten Ergebnisse Bericht erstatten. Werden bei dieser Bewertung unverhältnismäßige Auswirkungen oder erhebliche Schwierigkeiten bei der Anwendung festgestellt, so schlägt die Kommission eine Überarbeitung dieser Verordnung vor.***

Or. fr

**Änderungsantrag 496**
**Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung führt die Kommission alle zwei Jahre eine Bewertung ihrer direkten und indirekten Auswirkungen auf KMU, Kleinstunternehmen und private Verbraucher durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse vor. Werden bei dieser Bewertung unverhältnismäßige Auswirkungen oder erhebliche Schwierigkeiten bei der Anwendung festgestellt, so schlägt die Kommission eine Überarbeitung dieser Verordnung vor.*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 497**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2b) Um sicherzustellen, dass kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und natürliche Personen vom Anwendungsbereich ausgenommen werden, erfassen die Mitgliedstaaten die folgenden spezifischen Angaben:*** |
| | ***a)Art des Zulassungsinhabers:Angabe, ob es sich bei dem Unternehmen, auf dessen Namen das Fahrzeug zugelassen ist, um ein großes Unternehmen oder einen Finanzintermediär (z. B. ein Leasing- oder Mietunternehmen) handelt.*** |
| | ***b)Art des Endnutzers:Handelt es sich bei dem Zulassungsinhaber um einen Finanzintermediär, wird der Leasingnehmer oder Endnutzer einer der folgenden Kategorien zugeordnet:*** |
| | ***i)Großes Unternehmen;*** |
| | ***ii)Kleinstunternehmen;*** |
| | ***iii)kleines Unternehmen;*** |
| | ***iv)mittleres Unternehmen;*** |
| | ***v)natürliche Person.*** |
| | ***Der Nenner für die Einhaltung der Zielvorgaben darf nur Fahrzeuge umfassen, bei denen der Zulassungsinhaber und der Endnutzer als großes Unternehmen eingestuft wurden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 498**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2b)Um sicherzustellen, dass kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und natürliche Personen vom Anwendungsbereich ausgenommen werden, erfassen die Mitgliedstaaten die folgenden spezifischen Angaben:*** |
| | ***i) Art des Zulassungsinhabers:Angabe, ob es sich bei dem Unternehmen, auf dessen Namen das Fahrzeug zugelassen ist, um ein großes Unternehmen oder einen Finanzintermediär handelt.*** |
| | ***ii) Art des Endnutzers:Handelt es sich bei dem Zulassungsinhaber um einen Finanzintermediär, wird der Leasingnehmer oder Endnutzer einer der folgenden Kategorien zugeordnet:*** |
| | ***a) Großes Unternehmen;*** |
| | ***b) Kleinstunternehmen;*** |
| | ***c) kleines Unternehmen;*** |
| | ***d) mittleres Unternehmen;*** |
| | ***e) natürliche Person.*** |
| | ***Der Nenner für die Einhaltung der nationalen Zielvorgaben darf nur Fahrzeuge umfassen, bei denen der Zulassungsinhaber oder der Endnutzer ein großes Unternehmen ist.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 499**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2c) Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres stellen die Mitgliedstaaten die gemäß Absatz 3 und 4 erhobenen Daten für das vorangegangene Kalenderjahr fest und übermitteln sie der Kommission. Die Daten sind in einem von der Kommission*** |

***festzulegenden standardisierten digitalen Format zu übermitteln.***

Or. en

**Änderungsantrag 500**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres stellen die Mitgliedstaaten die gemäß Absatz 1 und 2 erhobenen Daten für das vorangegangene Kalenderjahr fest und übermitteln sie der Kommission. Die Daten sind in einem von der Kommission festzulegenden standardisierten digitalen Format zu übermitteln.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 501**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 d (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Kommission führt ein öffentlich zugängliches zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten.Bis zum 30. Juni jedes Jahres veröffentlicht die Kommission für jeden Mitgliedstaat*** |
| | ***a) die Gesamtzahl der Neuzulassungen von Unternehmensfahrzeugen, die auf große Unternehmen zugelassen wurden;*** |
| | ***b) den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an diesen Zulassungen;*** |
| | ***c) die Fortschritte bei der Erreichung der im Anhang aufgeführten nationalen*** |

***Ziele.***

Or. en

**Änderungsantrag 502**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 e (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die übermittelten Daten richtig und vollständig sind; sie richten eine Kontaktstelle ein, an die sich die Kommission im Falle fehlerhafter oder fehlender Angaben wenden kann.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 503**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 – Absatz 2 f (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Datenanforderungen und Parameter dieses Melderahmens zu ändern.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 504**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
| --- | --- |
| | ***Artikel 6a*** |
| | ***(1) Die nationalen Pläne müssen mindestens folgende Elemente umfassen:*** |
| | ***a) eine Bewertung des aktuellen Stands und der künftigen Entwicklung des Markts im Hinblick auf die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge unter Unternehmen, einschließlich der Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt;*** |
| | ***b) eine Bewertung der verschiedenen Arten von Unternehmensflotten, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, der bereits bestehenden Maßnahmen und der Herausforderungen, mit denen sie konfrontiert sind;*** |
| | ***c) Strategien und Maßnahmen, die erforderlich sind, um die in Artikel 3 genannten Ziele zu erreichen, wobei unternehmensspezifische Ziele nicht berücksichtigt werden;*** |
| | ***d) geplante oder bereits beschlossene Maßnahmen, mit denen Hindernisse für die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt beseitigt werden sollen;*** |
| | ***e) geplante oder bereits beschlossene Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Bedarf an Ladeinfrastruktur für die verschiedenen Arten von Unternehmensflotten gedeckt wird, auch für Mobilitätsknotenpunkte wie Flughäfen, Bahnhöfe und Kleintransporter-Depots;*** |
| | ***geplante oder bereits beschossene Maßnahmen zur Vorbereitung des Stromnetzes auf den erwarteten Anstieg des Energiebedarfs;*** |
| | ***geplante oder bereits beschlossene Maßnahmen zur Förderung des Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie und emissionsarme*** |

***Fahrzeuge.***

***(2) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entwürfe ihrer nationalen Pläne öffentlich zugänglich sind, und stellen sicher, dass die Öffentlichkeit und alle interessierten Akteure frühzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung der nationalen Pläne mitzuwirken.***

***(3) Die Kommission gibt Leitlinien für die Mitgliedstaaten zu unterstützenden Maßnahmen heraus, um die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge zu beschleunigen, einschließlich Empfehlungen zur Reform des haushaltspolitischen Rahmens und zu bewährten Verfahren, die in der gesamten Europäischen Union für verschiedene Arten von Unternehmensflotten ermittelt wurden, sowie Maßnahmen zur Unterstützung des Gebrauchtmarkts. Bei der Ausarbeitung und Aktualisierung dieser Leitlinien stellt die Kommission sicher, dass die Maßnahmen differenziert, verhältnismäßig und evidenzbasiert sind und den spezifischen operativen, technischen und wirtschaftlichen Merkmalen der verschiedenen Kategorien von Unternehmensflotten Rechnung tragen.***

***Die Kommission wird von einem Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Der Ausschuss erleichtert die Koordinierung und den Austausch bewährter Verfahren und leistet Beiträge zur Ausarbeitung und Aktualisierung der in diesem Absatz genannten Leitlinien, wobei er der Vielfalt der nationalen Märkte und Flottenzusammensetzungen Rechnung trägt. Darüber hinaus sorgt die Kommission für eine strukturierte und kontinuierliche Einbeziehung interessierter Akteure in die Ausarbeitung und Aktualisierung der Leitlinien.***

*Begründung*

*Um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung der nationalen Pläne zu unterstützen, schlagen wir vor, ihnen mehr Leitlinien an die Hand zu geben, die sich an die nationalen Strategierahmen in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe anlehnen. Dazu gehören unter anderem Leitlinien für die Bewertung des Marktes für Unternehmensflotten und die durchzuführenden Maßnahmen.*

**Änderungsantrag 505**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6a*** |
| | ***Unterrichtung der Öffentlichkeit, Kommunikation und Sichtbarkeit*** |
| | ***(1) Die Kommission trägt dafür Sorge, dass die Entwürfe der nationalen Pläne, ihre Empfehlungen und die endgültigen nationalen Plan öffentlich zugänglich sind, und hält diese auf einer dafür vorgesehenen Seite auf ihrer Website auf dem neuesten Stand.*** |
| | ***(2) Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert die gemäß Artikel 6 Absatz 3 und 4 übermittelten Informationen in einem offenen, maschinenlesbaren Format gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates, sodass das Sortieren, Durchsuchen, Extrahieren, Vergleichen und Weiterverwenden der Daten ermöglicht wird.*** |
| | ***(3) Die Mitgliedstaaten führen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen durch, die auf Folgendes abzielen:*** |
| | ***a) große Unternehmen, wobei sämtliche Arten der finanziellen Unterstützung beschrieben werden, die großen*** |

***Unternehmen für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf, die Versicherung, das Aufladen oder den Betrieb emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden;***

***b) die breite Öffentlichkeit in Bezug auf Maßnahmen und finanzielle Unterstützung, die für die Entwicklung eines durch Wettbewerb geprägten Gebrauchtwagenmarkts für emissionsfreie Fahrzeuge zur Verfügung stehen.***

Or. en

**Änderungsantrag 506**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6a*** |
| | ***Befolgung*** |
| | ***Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über die bei einem Verstoß großer Unternehmen gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen zur Anwendung kommen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.*** |
| | ***Bis zum [Datum einfügen] und danach jedes Jahr veröffentlichen die Mitgliedstaaten eine Liste der großen Unternehmen, die im vorangegangenen Kalenderjahr gegen die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen verstoßen haben, zusammen mit Informationen über die Art und das Ausmaß des Verstoßes.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 507**
**Volker Schnurrbusch**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Article6a*** |
| | ***Bericht der Kommission*** |
| | ***Bis [Datum einfügen: 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] führt die Kommission eine Bewertung der direkten und indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Verordnung auf KMU im Hinblick auf die von ihr verfolgten Ziele durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse vor.*** |

Or. de

**Änderungsantrag 508**
**Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Article 6a*** |
| | ***Bericht der Kommission*** |
| | ***Bis [Datum einfügen: 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] führt die Kommission eine Bewertung der direkten und indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Verordnung auf KMU im Hinblick auf die von ihr verfolgten Ziele durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse vor.*** |

Or. de

**Änderungsantrag 509**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6a*** |
| | ***Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre bewertet die Kommission die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge in allen Mitgliedstaaten, auch in Bezug auf Einfuhren aus Drittländern, und bewertet, ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, um einen ausgewogenen Marktzugang innerhalb der Union sicherzustellen.*** |

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 510**
**Zala Tomašič**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6b*** |
| | ***Bis [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen = zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] und anschließend alle zwei Jahre führt die Kommission eine Bewertung der direkten*** |

***und indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Verordnung auf KMU und private Verbraucher im Hinblick auf die von ihr verfolgten Ziele durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse vor.***

Or. en

*Begründung*

*Kleine und mittlere Unternehmen sind in hohem Maße auf Leasing- und Mietfahrzeuge angewiesen und 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 511**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6b*** |
| | ***Nationale Pläne für alternative Verkehrsmittel*** |
| | ***Bis zum [Datum] erstellt jeder Mitgliedstaat einen nationalen Plan und legt diesen der Kommission vor; der Plan enthält Maßnahmen zur Förderung und Entwicklung alternativer Verkehrsmittel für Arbeitnehmer, um die Abhängigkeit von Privatfahrzeugen und Firmenfahrzeugen zu verringern; der nationale Plan umfasst Maßnahmen, die sich auf Folgendes beziehen:*** |
| | ***a) Verbesserung der Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel;*** |
| | ***b) Unterstützung der Entwicklung und*** |

***Einführung von Shared-Mobility-Lösungen, einschließlich Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und gemeinsamer Mikromobilitätsdienste;***

***c) Förderung aktiver Fortbewegungsarten, darunter auch Zufußgehen und Radfahren, insbesondere was den Weg zur Arbeit betrifft;***

***d) Ermutigung der Arbeitgeber, Pläne für nachhaltige Mobilität zu verabschieden und Anreize für Arbeitnehmer zu schaffen, alternative Verkehrsmittel zu nutzen;***

***e) Verbesserung der Integration und Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger und -dienste;***

***f) Überwachung von Fortschritten und Bewertung der Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen.***

***Die Mitgliedstaaten aktualisieren ihre nationalen Pläne mindestens alle zwei Jahre und übermitteln die aktualisierte Fassung der Kommission.***

Or. en

**Änderungsantrag 512**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6b*** |
| | ***Bericht der Kommission*** |
| | ***Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2027 zusammen mit dem in Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 genannten Bericht einen Bericht vor, in dem sie bewertet, ob gezielte Maßnahmen zur Förderung der Verbreitung emissionsfreier schwerer*** |

***Nutzfahrzeuge in der Union für notwendig erachtet werden, insbesondere im Hinblick auf das Klimaziel der Union für 2040 und das von der Union verfolgte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119. Diesem Bericht wird, falls angezeigt, ein Legislativvorschlag beigefügt.***

Or. en

**Änderungsantrag 513**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6b*** |
| | ***Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre überprüft die Kommission die Verfügbarkeit von emissionsfreien Fahrzeugen mit Rechtslenkung sowie die Erschwinglichkeit der in kleineren und peripheren Mitgliedstaaten in Verkehr gebrachten Fahrzeugmodelle und schlägt gegebenenfalls Maßnahmen zur Beseitigung erheblicher Versorgungsverzerrungen vor.*** |

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 514**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
| --- | --- |
| | ***Artikel 6c*** |
| | ***Nationale Pläne für die Lade- und Ladeinfrastruktur*** |
| | ***Bis zum [Datum] erstellt jeder Mitgliedstaat einen nationalen Plan für den Aufbau und den Ausbau der Lade- und Ladeinfrastruktur, die erforderlich ist, um den Übergang zu einem emissionsfreien und emissionsarmen Straßenverkehr zu unterstützen, und übermittelt diesen der Kommission. der nationale Plan enthält Maßnahmen, die sich auf Folgendes beziehen:*** |
| | ***a) Gewährleistung einer angemessenen Abdeckung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge im gesamten Hoheitsgebiet;*** |
| | ***b) Unterstützung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur an Arbeitsplätzen, in Geschäftsräumen und in Wohngebäuden;*** |
| | ***c) Erleichterung der Entwicklung intelligenter Ladelösungen und die Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz; d) Ermittlung und Beseitigung von Hindernissen für den Aufbau der Lade- und Ladeinfrastruktur, einschließlich administrativer, regulatorischer und netzbezogener Hindernisse;*** |
| | ***e) Förderung des Infrastrukturausbaus in städtischen, ländlichen und abgelegenen Gebieten;*** |
| | ***f) Überwachung des der Ausbaus der Infrastruktur und Bewertung der Fortschritte bei der Verwirklichung der nationalen Ziele und der Ziele der Union.*** |
| | ***Die Mitgliedstaaten aktualisieren ihre nationalen Pläne mindestens alle zwei Jahre und übermitteln die aktualisierte Fassung der Kommission.*** |
| | Or. en |

**Änderungsantrag 515**
**Daniel Attard**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 6 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 6c*** |
| | ***Bis zum 28. Februar 2028 und danach alle zwei Jahre bewertet die Kommission die Wechselwirkung zwischen dieser Verordnung und der Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen im Rahmen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung und der De-minimis-Verordnung, um die Verwaltungsanforderungen zu vereinfachen, Rechtssicherheit zu gewährleisten und den Zugang zu Beihilfemaßnahmen zur Förderung der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu erleichtern.*** |

Or. en

*Begründung*

*Die derzeitigen AGVO-Anforderungen verursachen erheblichen Verwaltungsaufwand und Rechtsunsicherheit für Flottenbetreiber und Behörden, insbesondere im Hinblick auf die Berechnung der Beihilfeintensität und die Anforderungen an den Anreizeffekt.*

**Änderungsantrag 516**
**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**
**Artikel 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 7*** | ***entfällt*** |
| ***Überprüfung*** | |
| ***Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt*** | |

***gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035.***

Or. en

**Änderungsantrag 517**
**Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 7*** | ***entfällt*** |
| ***Überprüfung*** | |
| ***Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035.*** | |

Or. en

**Änderungsantrag 518**
**Adrian-George Axinia**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 7*** | ***entfällt*** |
| ***Überprüfung*** | |
| ***Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag*** | |

***zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035.***

Or. en

**Änderungsantrag 519**
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 7*** | ***entfällt*** |
| ***Überprüfung*** | |
| ***Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035.*** | |

Or. en

*Begründung*

*Artikel 7 sollte gestrichen werden, um die Kohärenz mit den indikativen nationalen Zielen und dem verhältnismäßigen Governance-Ansatz zu gewährleisten. Eine präskriptive Überprüfungsklausel, die Zielrevisionen vorwegnimmt, ist unnötig, wenn es sich bei den Zielen um Richtwerte und nicht um verbindliche Verpflichtungen handelt. Eine regelmäßige Berichterstattung der Mitgliedstaaten reicht für die Bewertung durch die Kommission aus. Künftige Überarbeitungen von Rechtsvorschriften sollten nach den üblichen Verfahren der Union erfolgen.*

**Änderungsantrag 520**
**Philippe Olivier, Julien Leonardelli**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember ***2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls*** einen ***Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035***. | ***Die Kommission legt*** bis zum 31. Dezember ***2028*** einen ***ausführlichen Bewertungsbericht über die Ausgereiftheit und finanzielle Stabilität des Marktes für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge vor. Sollte der durchschnittliche Restwert von gebrauchten Elektrofahrzeugen um 20 % über den Projektionen für 2025 liegen, werden die in Artikel 3 festgelegten Ziele für 2030 um drei Jahre verschoben***. |

Or. fr

*Begründung*

*Ziel ist es, die Nachhaltigkeit von Elektrofahrzeugen auf dem Gebrauchtmarkt rasch zu bewerten, um die Sichtbarkeit und Sicherheit für die in der Branche Tätigen zu erhöhen.*

**Änderungsantrag 521**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember ***2032*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. | Bis zum 31. Dezember ***2030*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge für die Zeit nach 2035 ***und gegebenenfalls der Einführung verbindlicher Anforderungen für intelligentes und bidirektionales Laden für die Zeit nach 2035***. ***Bei der Überprüfung werden die von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen zur Beschleunigung der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge im Hinblick auf die Festlegung weiterer Leitlinien evaluiert und es wird bewertet, ob der Anwendungsbereich auf andere Fahrzeugklassen wie schwere Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden kann.*** |

Or. en

*Begründung*

*The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.*

*Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.*

*Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.*

**Änderungsantrag 522**
**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**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis ***zum 31. Dezember 2032*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, ***auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035***. | Bis ***2035*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, ***wobei sie den technologischen Entwicklungen, dem Aufbau der Infrastruktur, der Erschwinglichkeit, der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und der realen operativen Situation Rechnung trägt***. |

Or. en

**Änderungsantrag 523**
**Isabelle Le Callennec**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember ***2032*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. | Bis zum 31. Dezember ***2030*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. |

Or. en

**Änderungsantrag 524**
**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**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember ***2032*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. | Bis zum 31. Dezember ***2030*** überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. |

Or. fr

**Änderungsantrag 525**
**Markus Ferber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor***, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035***. | Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor. |

Or. en

**Änderungsantrag 526**
**Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035***. | Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag vor, um ihren Anwendungsbereich insbesondere auf mittlere Unternehmen mit großen Unternehmensflotten auszuweiten***. |

Or. en

**Änderungsantrag 527**
**Yvan Verougstraete**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, ***auch im Hinblick auf die Festlegung von*** Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier ***und*** | Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, ***um*** Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge für die |

***emissionsarmer*** Fahrzeuge für die Zeit nach 2035.

Zeit nach 2035 ***festzulegen***.

Or. en

**Änderungsantrag 528**
**Dario Tamburrano**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. | Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. ***Die Überprüfung umfasst die Bewertung folgender Aspekte:***<br><br>***a) die Durchführbarkeit einer Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf weitere Fahrzeugklassen, einschließlich schwerer Nutzfahrzeuge;***<br><br>***b) Entwicklungen bei der Bewertung, Transparenz und Überprüfung des Zustands der Batterien von Elektrofahrzeugen;***<br><br>***c) die Notwendigkeit harmonisierter Anforderungen der Union an die Transparenz und die Überprüfung des Zustands der Batterien von Elektrofahrzeugen unter Berücksichtigung technologischer Entwicklungen, der Verordnung (EU) 2023/1542 und einschlägiger internationaler Normen;***<br><br>***d) die Wechselwirkung dieser Verordnung mit künftigen Rechtsvorschriften der Union über die technische Überwachung, die Kontrolle von Fahrzeugen und die Nachhaltigkeit von Batterien.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 529**
**Rosa Serrano Sierra**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Legislativvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. | Bis zum 31. Dezember 2032 überprüft die Kommission diese Verordnung und legt gegebenenfalls einen ***Gesetzgebungsvorschlag*** zu ihrer Änderung vor, auch im Hinblick auf die Festlegung von Zielvorgaben für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge für die Zeit nach 2035. ***Im Rahmen der Überprüfung wird die Übereinstimmung mit der Verordnung 2023/1804 bewertet.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 530**
**Li Andersson**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Bis spätestens 31. Dezember 2027 und zeitgleich mit der Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/1242 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen neuen Gesetzgebungsvorschlag vor, um die Inanspruchnahme des emissionsfreien Güterverkehrs durch große Unternehmen zu steigern.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 531**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Nach einer etwaigen Anwendung der Zielwerte gemäß Artikel 3 überprüft die Kommission jährlich die Auswirkungen dieser Verordnung auf die europäische Automobilindustrie, insbesondere auf Produktion, Beschäftigung, Zulieferer, Forschung und Entwicklung, Investitionen, Standortentscheidungen, Fahrzeugpreise, Leasingraten, Restwerte, Gebrauchtwagenmärkte, Wettbewerbsfähigkeit, Handelsbilanz, Rohstoffabhängigkeiten, Batterieabhängigkeiten und strategische Autonomie der Union.*** |

Or. de

*Begründung*

*Artikel 7 schafft eine nachgelagerte Sicherung, falls die Zielwerte später überhaupt aktiviert werden. Er ersetzt nicht den vorherigen Stop-the-clock, sondern ergänzt ihn. Die Sunset-Klausel verhindert, dass eine fehlerhafte oder schädliche Regulierung dauerhaft fortwirkt.*

**Änderungsantrag 532**
**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**
**Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Werden bei der alle zwei Jahre stattfindenden regelmäßigen Bewertung der Rechtsvorschriften unverhältnismäßige Auswirkungen oder erhebliche Schwierigkeiten bei der Anwendung festgestellt, so legt die Kommission gegebenenfalls eine*** |

***Überarbeitung dieser Verordnung vor.***

Or. fr

**Änderungsantrag 533**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Kommission überprüft außerdem jährlich, ob die Voraussetzungen für eine verhältnismäßige Anwendung der Zielwerte weiterhin gegeben sind. Dabei berücksichtigt sie insbesondere Lade- und Netzinfrastruktur, Strompreise, Fahrzeugverfügbarkeit, Marktaufnahme, Nachfrageentwicklung, Lebenszykluswirkungen, globale Emissionsentwicklung, den messbaren Zusatznutzen der Maßnahme sowie die Verfügbarkeit weniger eingriffsintensiver, technologieoffener Alternativen.*** |

Or. de

*Begründung*

*Artikel 7 schafft eine nachgelagerte Sicherung, falls die Zielwerte später überhaupt aktiviert werden. Er ersetzt nicht den vorherigen Stop-the-clock, sondern ergänzt ihn. Die Sunset-Klausel verhindert, dass eine fehlerhafte oder schädliche Regulierung dauerhaft fortwirkt.*

**Änderungsantrag 534**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Stellt die Kommission erhebliche negative Auswirkungen auf die europäische Automobilindustrie, Zulieferketten, Beschäftigung, Unternehmen,*** |

***Verbraucher oder Steuerzahler fest, legt sie unverzüglich einen Legislativvorschlag zur Aussetzung, Änderung oder Aufhebung der Zielwerte vor. Bis zur Entscheidung über diesen Legislativvorschlag dürfen die Zielwerte nicht verschärft und keine zusätzlichen Pflichten für Mitgliedstaaten, Unternehmen, Fahrzeughersteller oder Flottenbetreiber eingeführt werden.***

Or. de

*Begründung*

*Artikel 7 schafft eine nachgelagerte Sicherung, falls die Zielwerte später überhaupt aktiviert werden. Er ersetzt nicht den vorherigen Stop-the-clock, sondern ergänzt ihn. Die Sunset-Klausel verhindert, dass eine fehlerhafte oder schädliche Regulierung dauerhaft fortwirkt.*

**Änderungsantrag 535**
**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1 d (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Zielwerte treten spätestens drei Jahre nach ihrer erstmaligen Anwendung außer Kraft, sofern das Europäische Parlament und der Rat nicht auf Grundlage einer aktualisierten Folgenabschätzung und eines positiven Nachweises nach den Absätzen 1 und 2 ausdrücklich ihre Fortgeltung nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren beschließen.*** |

Or. de

*Begründung*

*Artikel 7 schafft eine nachgelagerte Sicherung, falls die Zielwerte später überhaupt aktiviert werden. Er ersetzt nicht den vorherigen Stop-the-clock, sondern ergänzt ihn. Die Sunset-Klausel verhindert, dass eine fehlerhafte oder schädliche Regulierung dauerhaft fortwirkt.*

**Änderungsantrag 536**

**Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Artikel 7 – Absatz 1 e (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle Bewertungen, Daten und Annahmen, die den Überprüfungen nach diesem Artikel zugrunde liegen, vollständig und in nachvollziehbarer Form vor.*** |

Or. de

*Begründung*

*Artikel 7 schafft eine nachgelagerte Sicherung, falls die Zielwerte später überhaupt aktiviert werden. Er ersetzt nicht den vorherigen Stop-the-clock, sondern ergänzt ihn. Die Sunset-Klausel verhindert, dass eine fehlerhafte oder schädliche Regulierung dauerhaft fortwirkt.*

**Änderungsantrag 537**
**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**
**Artikel 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***Artikel 8*** | ***entfällt*** |
| ***Inkrafttreten*** | |
| ***Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.*** | |
| ***Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.*** | |

Or. en