Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2024-2029

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Κλίματος και Ασφάλειας των Τροφίμων
Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2025/0421(COD)

23.6.2026

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ
252 - 537

Σχέδιο έκθεσης
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Καθαρά εταιρικά οχήματα

Πρόταση κανονισμού
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Τροπολογία 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών στους εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων,	20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων,

Or. en

Τροπολογία 253
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών***	20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στους

εκπομπών στους εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων,

εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων,

Or. en

Τροπολογία 254
Merja Kyllönen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
*(*20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση	20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους ***και η ενίσχυση της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών***, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους

μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων,	κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων**.** ***Επιπλέον***, ***επισημαίνει ότι τα προγραμματισμένα μέτρα πολιτικής θα πρέπει να σέβονται πλήρως την αρχή της επικουρικότητας και να εξασφαλίζουν επαρκή περιθώρια ευελιξίας όσον αφορά τις επιλογές εφαρμογής σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διευκρίνιση αυτή είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι, ενώ ο κανονισμός θεσπίζει κοινούς στόχους σε επίπεδο Ένωσης, τα κράτη μέλη διατηρούν επαρκή περιθώρια ευελιξίας όσον αφορά τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των μέτρων που απαιτούνται για την επίτευξή τους.

Τροπολογία 255
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους	20) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους, με παράλληλη προώθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ένωσης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη με τρόπο που να διασφαλίζει επαρκή και σαφή μηνύματα της αγοράς για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων σε ολόκληρη την ΕΕ, μπορούν όμως, για λόγους συνέπειας με τις νομικές πράξεις σε επίπεδο ΕΕ που αφορούν τους

κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων**,**	κατασκευαστές οχημάτων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων ***και ενισχύει την οικονομική προσιτότητα των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.***
	Or. en

Τροπολογία 256
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	20α) Δεδομένης της ποικιλομορφίας που χαρακτηρίζει τις δομές της αγοράς, την ετοιμότητα των υποδομών, τα μοντέλα χρηματοδοτικής μίσθωσης, τα φορολογικά συστήματα και τις επιχειρησιακές συνθήκες σε ολόκληρη την Ένωση, η απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων θα πρέπει πρωτίστως να στηρίζεται μέσω μέτρων διευκόλυνσης, καθοδήγησης, ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και στοχευμένων κινήτρων, όπως μεταξύ άλλων με υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που είναι προσβάσιμες στο κοινό, την ενίσχυση του δικτύου και τη δυναμικότητα του δικτύου, οικονομικά προσιτές τιμές ενέργειας, επαρκή ικανότητα παραγωγής οχημάτων, την πρόσβαση σε λύσεις χρηματοδότησης και χρηματοδοτικής μίσθωσης και σταθερές συνθήκες όσον αφορά την υπολειμματική αξία. Ελλείψει των εν λόγω αναγκαίων πρόσφορων όρων, οι υποχρεωτικοί στόχοι ενέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας δυσανάλογων οικονομικών και επιχειρησιακών στρεβλώσεων. Στο

	πλαίσιο αυτό, οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής μπορούν να στηρίζουν τα κράτη μέλη στον προσδιορισμό των πλέον οικονομικά αποδοτικών και επιχειρησιακά εφικτών οδών προς καθαρότερους εταιρικούς στόλους, διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα και αποφεύγοντας τη δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα αιτιολογική σκέψη αντικατοπτρίζει την ανάγκη για ένα ευέλικτο και αναλογικό πλαίσιο, ικανό να ανταποκρίνεται στις διαφορετικές εθνικές συνθήκες και να στηρίζει μια ρεαλιστική μετάβαση προς καθαρότερους εταιρικούς στόλους.

Τροπολογία 257
Flavio Tosi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	20α) Τα μέτρα που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποφεύγουν να δημιουργούν de facto υποχρεώσεις αγοράς για μεμονωμένες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων μέσω αλυσίδων χρηματοδοτικής μίσθωσης, συμβάσεων υπεργολαβίας ή απαιτήσεων αδειοδότησης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η μετάβαση προς καθαρότερους εταιρικούς στόλους θα πρέπει να διαφυλάξει την επιχειρηματική ελευθερία και να αποφύγει δυσανάλογες άμεσες και έμμεσες υποχρεώσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Τροπολογία 258
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	20β) Σύμφωνα με τις αρχές της καλής νομοθέτησης και τους στόχους που καθορίζονται στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας, η δράση της Ένωσης στον τομέα της απανθρακοποίησης των εταιρικών στόλων θα πρέπει να ελαχιστοποιεί την περιττή διοικητική επιβάρυνση, να διατηρεί την επενδυτική ασφάλεια και να αποφεύγει το δυσανάλογο κόστος συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις, ιδίως τις ΜΜΕ.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η μετάβαση προς καθαρότερους εταιρικούς στόλους θα πρέπει να παραμείνει συμβατή με τους στόχους ανταγωνιστικότητας της Ένωσης και με την ανάγκη μείωσης της υπερβολικής κανονιστικής και διοικητικής επιβάρυνσης.

Τροπολογία 259
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	20γ) Τα μέτρα που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να οδηγούν σε άμεσες ή έμμεσες υποχρεώσεις αγοράς που επιβάλλονται σε μεμονωμένες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων μέσω αλυσίδων χρηματοδοτικής μίσθωσης, συμβάσεων υπεργολαβίας ή απαιτήσεων αδειοδότησης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η μετάβαση προς καθαρότερους εταιρικούς στόλους θα πρέπει να διαφυλάξει την επιχειρηματική ελευθερία και να αποφύγει δυσανάλογες έμμεσες υποχρεώσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Τροπολογία 260
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 261
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό ***θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης.*** Καθορίζονται ***στόχοι για το μερίδιο των*** οχημάτων ***μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που*** ταξινομούνται ***από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος***	Με τον παρόντα κανονισμό καθορίζονται ***οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν μέτρα στον τομέα των εταιρικών*** οχημάτων***. Τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι τεχνολογικά ουδέτερα, αναλογικά και να βασίζονται στην προσέγγιση του κύκλου ζωής. Τα οχήματα δεν επιτρέπεται να*** ταξινομούνται ***ως καθαρά ούτε να***

μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν ***εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους***.	***τυγχάνουν κανονιστικών πλεονεκτημάτων αποκλειστικά και μόνο λόγω της απουσίας εκπομπών καυσαερίων. Ο καθοριστικός παράγοντας είναι μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση του κύκλου ζωής που θα περιλαμβάνει την παραγωγή, την εξόρυξη πρώτων υλών, τον εφοδιασμό ενέργειας ή καυσίμων, τη χρήση, τη συντήρηση, την ανακύκλωση και την απόρριψη***. Ο παρών κανονισμός δεν ***επιτρέπεται να εφαρμόζεται με τρόπο που να παρέχει ευνοϊκή ή δυσμενή μεταχείριση σε ορισμένες τεχνολογίες συστημάτων μετάδοσης ισχύος χωρίς την ύπαρξη ολοκληρωμένης αξιολόγησης του κύκλου ζωής***.

Or. de

Αιτιολόγηση

Σκοπός του κανονισμού πρέπει να είναι η εξασφάλιση της τεχνολογικής ουδετερότητας και της αξιολόγησης του κύκλου ζωής. Μια λογική που βασίζεται αποκλειστικά στις εκπομπές καυσαερίων δεν επαρκεί.

Τροπολογία 262
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. ***Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των*** οχημάτων ***μηδενικών και χαμηλών εκπομπών*** στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις ***σε κάθε κράτος μέλος***. ***Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.***	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών***, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών,*** εντός της Ένωσης. ***Απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποδεικνύουν εθνικές στρατηγικές που στηρίζουν τη σταδιακή αύξηση του μεριδίου των εν λόγω*** οχημάτων στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις ***στην επικράτειά τους***.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για ***την αύξηση*** της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης***.*** ***Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών*** στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. ***Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.***	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για ***τη στήριξη*** της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών***, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEF),*** εντός της Ένωσης ***μέσω εθνικών σχεδίων που εγκρίνονται από τα κράτη μέλη,*** στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος.

Or. en

Τροπολογία 264
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με ***τον παρόντα κανονισμό*** θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για ***το μερίδιο των*** οχημάτων ***μηδενικών και χαμηλών εκπομπών*** στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. ***Ο παρών κανονισμός*** δεν εμποδίζει	Με ***την παρούσα οδηγία*** θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών***, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών τα οποία ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 29, 29α και 31 της εν λόγω οδηγίας και στις***

κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	***σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις,*** εντός της Ένωσης. Καθορίζονται ***ενδεικτικοί*** στόχοι για ***τη σταδιακή αύξηση του μεριδίου των εν λόγω*** οχημάτων στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. ***Η παρούσα οδηγία*** δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία ευθυγραμμίζει το αντικείμενο της οδηγίας με την ενδεικτική διάρθρωση-στόχο της, διευκρινίζοντας ότι η οδηγία θεσπίζει πλαίσιο με στόχο την παροχή κινήτρων για τη σταδιακή αύξηση των καθαρότερων οχημάτων αντί να επιβάλλει δεσμευτικές υποχρεώσεις αγοράς. Διευκρινίζει επίσης ότι στα οχήματα χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να περιλαμβάνονται καταλλήλως τα οχήματα που χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, όπως ορίζεται σύμφωνα με την οδηγία της ΕΕ για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, σύμφωνα με μια τεχνολογικά ανοικτή προσέγγιση και τον στόχο για ρεαλιστική μετάβαση.

Τροπολογία 265
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης***. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους*** στόχους.	***Η Επιτροπή καταρτίζει μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές με στόχο τη στήριξη*** της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης***, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές συνθήκες, την ετοιμότητα των υποδομών, τις συνθήκες της αγοράς και την επιχειρησιακή πραγματικότητα σε όλα τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να στηρίζουν την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και να προσδιορίζουν μέτρα διευκόλυνσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται στοχευμένα κίνητρα, η ανάπτυξη υποδομών, η ετοιμότητα δικτύου, χρηματοδοτικές λύσεις και μέτρα για τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων,***

	ιδίως των ΜΜΕ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παραμένουν ελεύθερα να θεσπίζουν εθνικά μέτρα και στόχους ***σύμφωνα με τις αντίστοιχες εθνικές συνθήκες και προτεραιότητες πολιτικής τους***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεδομένων των σημαντικών διαφορών μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις υποδομές, τη φορολογία, τα μοντέλα χρηματοδοτικής μίσθωσης, τις οικονομικές συνθήκες και τις επιχειρησιακές ανάγκες, ένα μη δεσμευτικό πλαίσιο που θα βασίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και τα μέτρα διευκόλυνσης θα ήταν πιο αναλογικό από τη δεσμευτική νομοθεσία της Ένωσης. Θα σέβεται περισσότερο την επικουρικότητα, την αναλογικότητα και την καλή νομοθέτηση, περιορίζοντας παράλληλα την επιβάρυνση και το κόστος, ιδίως για τις ΜΜΕ.

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται ***εθελοντικό*** πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται ***εθελοντικοί*** στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. ***Δεν εφαρμόζεται σε ΜΜΕ κατά την έννοια της σύστασης 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής, σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης ή σε εταιρείες ενοικίασης οχημάτων.*** Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.

Or. en

Τροπολογία 267
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. ***Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.***	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται ***μη δεσμευτικοί*** στόχοι για το μερίδιο των ***νέων*** οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα κίνητρα και οι επενδύσεις σε υποδομές, και όχι οι στόχοι, έχουν ωθήσει τα κράτη μέλη της ΕΕ στην ταχύτερη χρήση εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση θα πρέπει να καθορίσει φιλόδοξους στόχους, ενθαρρύνοντας παράλληλα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν μέτρα για την προώθηση της χρήσης εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων γενικότερα.

Τροπολογία 268
Markus Ferber

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται ***μη δεσμευτικοί*** στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε

μέλος. ***Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.***

κάθε κράτος μέλος.

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του κειμένου. Η έγκρισή της απαιτεί αντίστοιχες προσαρμογές σε όλο το κείμενο.)

Or. en

Τροπολογία 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους. ***Οι ακόλουθες ομάδες οχημάτων εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3:*** ***α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας υγείας, ασφάλειας και τάξης, τη διατήρηση ή την αποκατάσταση παροχής βασικών υπηρεσιών από μεγάλες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων με την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή διαταραχών της παροχής υπηρεσιών, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης, οχήματα επέμβασης ή πυροσβεστικά οχήματα·***

β) οχήματα της κατηγορίας M1 που έχουν σχεδιαστεί ή τροποποιηθεί ειδικά ώστε να δέχονται ένα ή περισσότερα άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια όταν κυκλοφορούν σε δημόσιους δρόμους·

γ) οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για συγκεκριμένα καθήκοντα ή εργασίες και, λόγω του σχεδιασμού τους, δεν είναι κατάλληλα για τη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων που έχουν προσαρμοστεί ειδικά για την εκτέλεση βασικών υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος, ιδίως όσον αφορά την προστασία κρίσιμων υποδομών·

δ) οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά βασικών αγαθών υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία που σχετίζονται με τη διαφύλαξη της δημόσιας υγείας, ασφάλειας ή τάξης, όταν ο πλήρης εξηλεκτρισμός δεν είναι τεχνολογικά εφικτός.

Or. en

Αιτιολόγηση

Με βάση το σχέδιο έκθεσης, πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων πρέπει να εξαιρεθούν λόγω τεχνικής αδυναμίας και συνάφειας των υπηρεσιών που θα παρέχονται.

Τροπολογία 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από

μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους. ***Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την επείγουσα αποκατάσταση και συντήρηση κρίσιμων δικτύων ενέργειας, ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου, ύδρευσης ή τηλεπικοινωνιών, όταν οι επιχειρησιακές απαιτήσεις των εν λόγω υπηρεσιών δεν μπορούν εύλογα να ικανοποιηθούν με τεχνολογίες οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων όσον αφορά τη διαθεσιμότητα, τον χρόνο απόκρισης, το ωφέλιμο φορτίο, την αξιοπιστία και την ασφάλεια.***
	Or. en

Αιτιολόγηση

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.

Τροπολογία 271
Urmas Paet

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους. ***Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 και στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και στα σημεία 5.2 έως 5.5 και στο σημείο 5.7 του μέρους Α του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού.***

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1
Πρόταση κανονισμού COM (2025) 994 — 2025/0421 (COD)
Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο

φιλόδοξους στόχους.	φιλόδοξους στόχους. ***Τα οχήματα που μισθώνονται σε φυσικά πρόσωπα ή πολύ μικρές, μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 8 έως 10 του παρόντος κανονισμού, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και δεν συνυπολογίζονται για την επίτευξη των στόχων.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Η προτεινόμενη διατύπωση εξασφαλίζει μεγαλύτερη συνοχή με το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας. Δεδομένου ότι τα οχήματα που αγοράζονται απευθείας από ΜΜΕ ή ιδιώτες δεν καλύπτονται από τον κανονισμό, η ίδια εξαίρεση θα πρέπει να ισχύει όταν τα εν λόγω οχήματα αποκτώνται μέσω συμφωνιών χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Τροπολογία 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών εντός της Ένωσης ***και για τη βελτίωση της διαθεσιμότητας και της οικονομικής προσιτότητας των εν λόγω οχημάτων στην αγορά μεταχειρισμένων***. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος***, καθώς και επιμέρους στόχος για τις μεγάλες επιχειρήσεις όσον αφορά την ταξινόμηση νέων συμβατικών ποδηλάτων ή ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση***. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.

Or. en

Τροπολογία 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα ***και ημιφορτηγά*** που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.

Or. fr

Τροπολογία 275
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.

Or. en

Αιτιολόγηση

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.

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους. ***Η μη αυτόματη επιβολή χρηματικής ποινής δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την υποχρέωσή τους να εφαρμόζουν πολιτικές που επιτρέπουν την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στον κανονισμό.***

Or. fr

Τροπολογία 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους.	Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζεται πλαίσιο για την αύξηση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης. Καθορίζονται στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στα νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει κανένα κράτος μέλος να θέσει πιο φιλόδοξους στόχους. ***Με την επιτάχυνση της ανανέωσης των εταιρικών στόλων με οχήματα μηδενικών εκπομπών, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί επίσης στην αύξηση της διαθεσιμότητας και της οικονομικής προσιτότητας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά μεταχειρισμένων, βελτιώνοντας έτσι την πρόσβαση στην καθαρή κινητικότητα για τους εργαζομένους, τους αυτοαπασχολούμενους και τα νοικοκυριά χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος.***

Or. en

Τροπολογία 278
Markus Ferber

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε:
	α) οχήματα ταξινομημένα από εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης, αγοράς με δόσεις, βραχυχρόνιας μίσθωσης οχημάτων ή καταναλωτικής χρηματοδότησης·
	β) οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) και στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/858·

γ) μηχανοκίνητα οχήματα εξοπλισμένα με ειδικό εποχούμενο εξοπλισμό ή παρελκόμενα μηχανήματα που χρησιμοποιούνται στους τομείς διαχείρισης υποδομών και δεν προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών πλην του προσωπικού τους·

δ) μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όπου απαιτείται η χρήση αναπηρικού αμαξιδίου ή σκούτερ μεταφοράς·

ε) μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται από βασικές δημόσιες υπηρεσίες, όπως φορείς δημόσιων μεταφορών, για την προστασία και τη συντήρηση των υποδομών και των συναφών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της ταχείας αντίδρασης σε περιστατικά·

στ) οχήματα ταξινομημένα από κατασκευαστή οχημάτων, μεταξύ άλλων, με σκοπό την έρευνα, την ανάπτυξη, τη δοκιμή, την επικύρωση, την επίδειξη, την προπαραγωγή ή την έγκριση τύπου, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα δεν χρησιμοποιούνται ως κοινά εταιρικά αυτοκίνητα ή ως μέρος του τακτικού εταιρικού στόλου του κατασκευαστή·

Or. en

Τροπολογία 279
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε:
	α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας υγείας, ασφάλειας και τάξης, τη διατήρηση ή την αποκατάσταση παροχής βασικών

υπηρεσιών από μεγάλες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων με τη διασφάλιση προστατευμένου, απρόσκοπτου και ασφαλούς εφοδιασμού με φάρμακα στα νοσοκομεία και τα φαρμακεία και/ή την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή διαταραχών της παροχής υπηρεσιών, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης, οχήματα επέμβασης ή πυροσβεστικά οχήματα·

β) ειδικά προσαρμοσμένα ημιφορτηγά ελεγχόμενης θερμοκρασίας που είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αδιάλειπτης διανομής φαρμάκων ελεγχόμενης θερμοκρασίας που προορίζονται για παράδοση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για ορισμένα προφίλ χρήσης, ιδίως εκείνα για τα οποία απαιτείται η επιτέλεση καθηκόντων σχετικά με την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη, τις δημοτικές υπηρεσίες και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας και της πολιτικής προστασίας, τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών δεν αποτελούν ακόμη κατάλληλες επιλογές. Οι εταιρείες, μέχρι σήμερα, δεν διαθέτουν χωρητικότητα συσσωρευτή που να επιτρέπει τον απαραίτητο έλεγχο της θερμοκρασίας ή επαρκή ψύξη στα ηλεκτρικά οχήματα. Το ζήτημα αυτό περιπλέκεται περαιτέρω όταν είναι απαραίτητη η παράδοση σε εξαιρετικά υψηλές/χαμηλές θερμοκρασίες.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 1α
	Εξαιρέσεις

Από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξαιρούνται οι ακόλουθες ομάδες οχημάτων:

α) τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 και στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και στα σημεία 5.2 έως 5.5 και στο σημείο 5.7 του μέρους Α του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού·

β) τα οχήματα που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 5.5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

γ) τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·

δ) οχήματα ταξινομημένα από φορείς εκμετάλλευσης βραχυχρόνιων μισθώσεων, καθώς και οχήματα που ταξινομούνται από εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, αγοράς με δόσεις, ενοικίασης οχημάτων ή καταναλωτικής χρηματοδότησης.

Or. en

Τροπολογία 281
Nina Carberry, Seán Kelly

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Τα οχήματα που ταξινομούνται από επιχείρηση ή για λογαριασμό της με κύριο σκοπό τη διάθεσή τους σε τρίτους, χωρίς οδηγό, βάσει συμβάσεων βραχυχρόνιας μίσθωσης που δεν υπερβαίνουν τις 30 συναπτές ημέρες δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς των στόχων που

ορίζονται στο άρθρο 3.

Or. en

Τροπολογία 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2) «νέο όχημα»: όχημα που ταξινομείται στην Ένωση για πρώτη φορά·	2) «νέο όχημα»: όχημα που ταξινομείται στην Ένωση για πρώτη φορά ***, σχεδιάζεται και συναρμολογείται στο έδαφος της ΕΕ και τουλάχιστον το 60 % των βασικών κατασκευαστικών στοιχείων του (κινητήρας, μπαταρία, ηλεκτρονικά εξαρτήματα) παράγονται στην Ένωση ή του οποίου το αποτύπωμα άνθρακα που συνδέεται με την κατασκευή και την παράδοσή του συμμορφώνεται με τα αυστηρά περιβαλλοντικά όρια που καθορίζονται από το κράτος μέλος ταξινόμησης. Τα οχήματα των δικτύων διανομής αυτοκινήτων στις εκθέσεις αυτοκινήτων και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για δοκιμαστικές διαδρομές (test drive) εξαιρούνται από τον ορισμό αυτό·***

Or. fr

Αιτιολόγηση

Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι καθήκον μας να προστατεύσουμε την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Πρέπει να καταπολεμήσουμε τον αθέμιτο ανταγωνισμό («εργοστάσια συναρμολόγησης», εισαγωγές χαμηλού κόστους) και να εγγυηθούμε τις χιλιάδες θέσεις εργασίας που παρέχει αυτή η βιομηχανία. Για τα εισαγόμενα οχήματα, χρησιμοποιούμε ως βάση την περιβαλλοντική βαθμολογία της Γαλλίας (Score Carbone). Εξαιρούμε επίσης από τους περιορισμούς που επιβάλλονται στα νέα οχήματα, τα οχήματα που βρίσκονται στις εκθέσεις αυτοκινήτων καθώς και εκείνα που χρησιμοποιούνται για test drive ώστε να μην τιμωρείται η προσωρινή τους παραχώρηση.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2) «νέο όχημα»: όχημα που ταξινομείται ***στην Ένωση*** για πρώτη φορά·	2) «νέο όχημα»: όχημα που ταξινομείται για πρώτη φορά·

Or. fr

Τροπολογία 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4) «ημιφορτηγό»: όχημα κατηγορίας N_1 που καθορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·	***διαγράφεται·***

Or. fr

Αιτιολόγηση

Ζητούμε να μην συμπεριλαμβάνονται τα ημιφορτηγά στο παρόν κείμενο. Όπως και τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα οχήματα αυτά αντιμετωπίζουν σοβαρούς λειτουργικούς περιορισμούς και σοβαρό έλλειμμα στις υποδομές φόρτισης. Η υποχρεωτική μετατροπή των εν λόγω οχημάτων σε ηλεκτρικά θα αποτελούσε άδικη τιμωρία για την πλειονότητα των επαγγελματιών, συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων στον τομέα των διανομών, των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, των βιοτεχνών, των εμπόρων και των υπεργολάβων βιομηχανικών έργων.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4) «ημιφορτηγό»: όχημα κατηγορίας N_1 που καθορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·	***διαγράφεται·***

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα·	5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα***, εξαιρουμένων των οχημάτων που παρατίθενται στο άρθρο 1α του παρόντος κανονισμού.***

Or. en

Τροπολογία 287
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα·	5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα***, εξαιρουμένων των οχημάτων που ταξινομούνται από εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης, αγοράς με δόσεις, βραχυχρόνιας μίσθωσης οχημάτων ή καταναλωτικής χρηματοδότησης.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο τρόπος με τον οποίο καταρτίστηκε η νομοθεσία επηρεάζει τη συντριπτική πλειονότητα των ΜΜΕ και, σε πολλές περιπτώσεις, τους καταναλωτές που χρησιμοποιούν εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή καταναλωτικής χρηματοδότησης για την κάλυψη των μετακινήσεών τους.

Τροπολογία 288
Cynthia Ní Mhurchú

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα·	5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα***, εξαιρουμένων πρωτίστως των οχημάτων που ταξινομούνται για σκοπούς βραχυχρόνιας μίσθωσης οχημάτων***·

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εταιρείες ενοικίασης οχημάτων παρέχουν ευρύ φάσμα τύπων οχημάτων σε πελάτες, πολλοί από τους οποίους είναι τουρίστες σε τρίτη χώρα. Οι εν λόγω πελάτες πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν σχετικά με τον τύπο οχήματος που θα νοικιάσουν και η ζήτηση για ηλεκτρικά οχήματα είναι επί του παρόντος πολύ χαμηλή σε αυτή την ομάδα. Η μετατόπιση των επιλογών των πελατών προς οχήματα μηδενικών εκπομπών απαιτεί την αντιμετώπιση των ελλείψεων όσον αφορά τους αναγκαίους πρόσφορους όρους, όπως οι διαθέσιμες υποδομές φόρτισης (ιδίως στους αερολιμένες) και τα κίνητρα για την αντιμετώπιση του συνολικού κόστους κυριότητας και των απαιτήσεων της αγοράς μεταχειρισμένων, προτού επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας στην ενοικίαση.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*

5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα·	5) «εταιρικό όχημα»: όχημα ταξινομημένο από νομική οντότητα***, εξαιρουμένων των οχημάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης***·

Or. fr

Τροπολογία 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·	6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631] ***ή όχημα που χρησιμοποιεί αποκλειστικά καύσιμα με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, συμπεριλαμβανομένων των προηγμένων βιοκαυσίμων και των συνθετικών καυσίμων***·

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η υποχρεωτική πλήρης επικράτηση των ηλεκτρικών οχημάτων ισοδυναμεί με οριστική καταδίκη για τη θερμική και υβριδική βιομηχανία της Γαλλίας.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα ***μηδενικών εκπομπών όπως***	6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: ***επιβατικό αυτοκίνητο ή ελαφρύ***

ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·	***επαγγελματικό*** όχημα ***το οποίο είτε εκπέμπει 0 g CO_2/km από τον αγωγό εξαγωγής, όπως καθορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ, είτε κινείται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEF)·***

Or. en

Τροπολογία 292
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·	6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]***. Περιλαμβάνει επίσης τα «οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα» (VEEF)·***

Or. en

Τροπολογία 293
Merja Kyllönen

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·	6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών***, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEF),*** όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·

Or. en

Αιτιολόγηση

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).

Τροπολογία 294
Katri Kulmuni

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·	6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών**,** ***συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEF),*** όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·

Or. en

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα απαιτείται σαφής και αξιόπιστος ορισμός των εν λόγω καυσίμων. Εν προκειμένω, περιλαμβάνονται όλα τα βιώσιμα καύσιμα που πληρούν τα κριτήρια όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη βιωσιμότητα που προβλέπονται στην οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED).

Τροπολογία 295
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*

6) «***όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·***	6) «***οχήματα που χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές»: ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή (BEV), υβριδικά με ρευματολήπτη (OCV-HEV), ηλεκτρικά οχήματα κυψέλης καυσίμου (FCEV) και οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα (VEEV).***

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι αναφορές σε «οχήματα μηδενικών εκπομπών» και «οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών» στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 θα πρέπει να απαλειφθούν. Οι εν λόγω ορισμοί είναι πολύ περιοριστικοί και δεν καλύπτουν οχήματα που κινούνται με ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές. Η εισαγωγή «οχημάτων που χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές» δημιουργεί ένα πιο συμπεριληπτικό, τεχνολογικά ουδέτερο πλαίσιο που αναγνωρίζει πρόσθετες λύσεις απανθρακοποίησης. Αυτό αντικατοπτρίζει την τεχνολογική πρόοδο, ενισχύει την ανθεκτικότητα μέσω διαφόρων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και μειώνει τις εξαρτήσεις από κρίσιμες πρώτες ύλες.

Τροπολογία 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: όχημα ***μηδενικών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιδ) της [πρότασης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631]·***	6) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: ***ηλεκτρικό*** όχημα ***με συσσωρευτή κατηγορίας M1 ή N1 με εκπομπές αγωγού εξαγωγής 0 gCO2/km, όπως καθορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ·***

Or. en

Τροπολογία 297
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6α) «κατάσταση υγείας»: η κατάσταση υγείας όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ·

Or. en

(Βλ. διατύπωση του άρθρου 3 παράγραφος 1 σημείο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ)

Αιτιολόγηση

Τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα θα πρέπει να συνοδεύονται από προσβάσιμες και δωρεάν πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση υγείας, προκειμένου να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη τόσο στις συναλλαγές πώλησης όσο και στις συναλλαγές αγοράς. Η διαφάνεια και η πρόσβαση σε δεδομένα είναι απαραίτητες για την αξιοπιστία των καταναλωτών. Χωρίς σαφείς και επαληθεύσιμες πληροφορίες σχετικά με την υγεία των μπαταριών, οι αγοραστές εξακολουθούν να διστάζουν να εισέλθουν στην αγορά αυτή.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6α) «επιλέξιμα καύσιμα»: όλα τα καύσιμα, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας της εν λόγω οδηγίας·

Or. en

Τροπολογία 299
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6α) «πολύ μικρή επιχείρηση»: πολύ μικρή επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2013/24/ΕΕ.

Or. en

Τροπολογία 300
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6β) «μπαταρία ηλεκτρικών οχημάτων»: μπαταρία ηλεκτρικών οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο (14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ

Or. en

(Βλ. τη διατύπωση στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο (14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ.)

Αιτιολόγηση

Η ακριβής κατηγοριοποίηση των «μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων» —με διάκριση μεταξύ επιβατικών οχημάτων, μεταφορών με βαρέα επαγγελματικά οχήματα και αναπροσαρμογής της

σταθερής αποθήκευσης ή άλλων χρήσεων— είναι απαραίτητη για την αντιστοίχιση των κανονισμών με τα μοναδικά χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης χρήσης.

Τροπολογία 301
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6β) «μικρή επιχείρηση»: μικρή επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ.

Or. en

Τροπολογία 302
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6γ) «μεσαία επιχείρηση»: μεσαία επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ.

Or. en

Τροπολογία 303
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6δ) «έξυπνη επαναφόρτιση»: διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή προσαρμόζεται σε πραγματικό χρόνο με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται

μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας·

Or. en

Τροπολογία 304
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 6 ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6ε) «αμφίδρομη επαναφόρτιση»: έξυπνη διαδικασία επαναφόρτισης κατά την οποία η κατεύθυνση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί να αντιστραφεί, επιτρέποντας τη ροή ηλεκτρικής ενέργειας από τον συσσωρευτή στο σημείο επαναφόρτισης στο οποίο είναι συνδεδεμένος.

Or. en

Τροπολογία 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 306
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	***διαγράφεται·***

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν θα πρέπει να παρέχονται κίνητρα για υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 307
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 308
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 309
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού(ΕΕ) 2019/631**,** ***συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών τα οποία πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και επιτυγχάνουν ουσιαστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.***

Or. en

Τροπολογία 310
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631**,** ***συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 29, 29α και 31 της***

εν λόγω οδηγίας και στις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, και των καυσίμων που πληρούν τα κριτήρια βιωσιμότητας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και επιτυγχάνουν ουσιαστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διευκρινίζει ότι η έννοια των οχημάτων χαμηλών εκπομπών θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οχήματα που χρησιμοποιούν βιώσιμα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που πληρούν τα καθορισμένα κριτήρια βιωσιμότητας της Ένωσης και επιτυγχάνουν ουσιαστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, στηρίζοντας έτσι μια τεχνολογικά ανοικτή και συνεκτική προσέγγιση για την απανθρακοποίηση.

Τροπολογία 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ***ή όχημα που διαθέτει αποδοτικό υβριδικό κινητήρα ή χρησιμοποιεί μόνο καύσιμα με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα (προηγμένα βιοκαύσιμα ή συνθετικά καύσιμα)***·

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631·	7) «όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών»: όχημα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631***. Περιλαμβάνει επίσης τα «οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα» (VEEF)***·

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8) «μεγάλη επιχείρηση»: ***μεγάλη επιχείρηση*** όπως ορίζεται στο άρθρο ***3*** παράγραφος ***4*** της οδηγίας ***2013/34/ΕΕ***.	8) «μεγάλη επιχείρηση»: ***εταιρεία*** όπως ορίζεται στο άρθρο ***2*** παράγραφος ***1 στοιχείο α)*** της οδηγίας ***(ΕΕ) 2024/1760***.

Or. en

Τροπολογία 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8) «μεγάλη επιχείρηση»: μεγάλη επιχείρηση ***όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ***.	8) «μεγάλη επιχείρηση»: μεγάλη επιχείρηση ***με περισσότερους από 500 εργαζόμενους και ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 100 εκατομμυρίων EUR***.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Οι εταιρείες μας μεσαίας κεφαλαιοποίησης, οι οποίες αποτελούν τον πυρήνα της γαλλικής βιομηχανίας, πρέπει να προστατευθούν από την ευρωπαϊκή γραφειοκρατία. Συνεπώς, προτείνουμε την αύξηση των κατώτατων ορίων εφαρμογής, έτσι ώστε μόνο οι πολυεθνικές και οι μεγάλοι όμιλοι να πρέπει να πληρούν αυτές τις απαιτήσεις.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8) «μεγάλη επιχείρηση»: ***μεγάλη*** επιχείρηση ***όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ***.	8) «μεγάλη επιχείρηση»: επιχείρηση ***που διαθέτει στόλο τουλάχιστον 100 οχημάτων***.

Or. fr

Τροπολογία 316
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8) «μεγάλη επιχείρηση»: μεγάλη επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ.	8) «μεγάλη επιχείρηση»: μεγάλη επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ***, εφόσον πληροί τα εν λόγω κριτήρια για τουλάχιστον δύο συναπτά οικονομικά έτη πριν από τη σχετική υποχρέωση ταξινόμησης και υποβολής στοιχείων των οχημάτων δυνάμει της παρούσας οδηγίας***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διασφαλίζει την ασφάλεια δικαίου και αποφεύγει δυσανάλογες επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις που κυμαίνονται κοντά στα κατώτατα όρια μεγέθους.

Ευθυγραμμίζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας με την αρχή της σταθερότητας που έχει ήδη ενσωματωθεί στην οδηγία 2013/34/ΕΕ, σύμφωνα με την οποία οι αλλαγές στην κατηγορία μεγέθους αρχίζουν να ισχύουν μόνο μετά από δύο συναπτά οικονομικά έτη, αποτρέποντας έτσι την απρόβλεπτη επιβολή υποχρεώσεων ταξινόμησης και υποβολής στοιχείων για τις επιχειρήσεις που βρίσκονται κοντά στα κατώτατα όρια.

Τροπολογία 317
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 — παράγραφος 1 — σημείο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8) «μεγάλη επιχείρηση»: μεγάλη επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ.	8) «μεγάλη επιχείρηση»: μεγάλη επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 2013/34/ΕΕ***, εφόσον πληροί τα εν λόγω κριτήρια επί τουλάχιστον δύο συναπτά οικονομικά έτη πριν από τη σχετική ταξινόμηση του οχήματος***.

Or. en

Τροπολογία 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) «συμβατικά ποδήλατα ή ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση»: είτε ανθρωποκινούμενο οδικό όχημα είτε ανθρωποκινούμενο οδικό όχημα που είναι εξοπλισμένο με συστοιχία ηλεκτρικών συσσωρευτών, το οποίο έχει κατασκευαστεί και σχεδιαστεί σύμφωνα με το πρότυπο ΕΝ 15194·

Or. en

Τροπολογία 319

Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α. Ως χρηματοδοτική στήριξη νοούνται άμεσες επιχορηγήσεις, πριμοδοτήσεις, επιδοτήσεις, προτιμησιακά δάνεια, χρηματοδοτούμενα από το κράτος κίνητρα για αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση, καθώς και ειδικές φορολογικές ελαφρύνσεις που χορηγούνται ειδικά για την προώθηση ορισμένων τεχνολογιών οχημάτων. Δεν θεωρούνται χρηματοδοτική στήριξη ο συνήθης τρόπος υπολογισμού των φορολογητέων κερδών, η συνήθης απόσβεση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, η έκπτωση των επιχειρηματικών δαπανών, τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης, το κόστος μίσθωσης, οι δαπάνες συντήρησης, επισκευής, ασφάλισης, καυσίμων ή ενέργειας, καθώς και άλλες γενικές φορολογικές διατάξεις που εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τυχόν στοχευμένη πρόθεση για προώθηση συγκεκριμένης τεχνολογίας.

Or. de

Τροπολογία 320
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) «χρηματοδοτική στήριξη»: κάθε άμεση επιδότηση ή επιχορήγηση που παρέχεται από δημόσια αρχή ή από ιδιωτική εταιρεία, όταν η εν λόγω ιδιωτική στήριξη ρυθμίζεται από δημόσια αρχή, σε εταιρεία ή τελικό χρήστη με σκοπό την παροχή κινήτρων

για την αγορά εταιρικών οχημάτων που κινούνται με ανανεώσιμα καύσιμα ή ενέργεια από ανανεώσιμες πήγες. Η χρηματοδοτική στήριξη αποκλείει κάθε άμεσο ή έμμεσο φορολογικό μέτρο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πρόταση καθορίζει απαιτήσεις για τη χρηματοδοτική στήριξη στο άρθρο 4 χωρίς να ορίζει περαιτέρω τι θεωρείται χρηματοδοτική στήριξη· για λόγους νομικής σαφήνειας απαιτείται ορισμός.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) «χρηματοδοτική στήριξη»: κάθε φορολογικό, οικονομικό ή κανονιστικό μέτρο που λαμβάνεται από δημόσια αρχή και μειώνει άμεσα ή έμμεσα το κόστος που συνδέεται με την απόκτηση ή τη χρήση οχήματος·

Or. en

Τροπολογία 322
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) «έξυπνη επαναφόρτιση»: διαδικασία επαναφόρτισης στην οποία η ένταση της ηλεκτρικής ενέργειας που διοχετεύεται στον συσσωρευτή

προσαρμόζεται σε πραγματικό χρόνο με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας·

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να διασφαλιστεί η συνοχή με τους ορισμούς που παρατίθενται στον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR) και στην οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (RED).

Τροπολογία 323
Merja Kyllönen

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) Άρθρο 2 σημείο 8α — νέο
	«επιλέξιμα καύσιμα»: όλα τα καύσιμα που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 29 και 29α της εν λόγω οδηγίας και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Στα εν λόγω καύσιμα περιλαμβάνονται ανανεώσιμα και/ή συνθετικά καύσιμα, όπως τα βιοκαύσιμα, το βιοαέριο, τα καύσιμα βιομάζας, τα υγρά και αέρια καύσιμα μεταφορών μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (ΑΚΜΒΠ) ή τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα (RFC).

Or. en

Αιτιολόγηση

Απαιτείται σαφής και αξιόπιστος ορισμός των καυσίμων για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα. Στόχος της τροπολογίας είναι να διευκρινιστεί ότι περιλαμβάνονται όλα τα βιώσιμα καύσιμα που πληρούν τα κριτήρια μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και βιωσιμότητας της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (RED). Με τη διευκρίνιση αποφεύγονται οι επιλεκτικές ή περιοριστικές ερμηνείες των επιλέξιμων καυσίμων, ενώ παράλληλα διατηρούνται οι υψηλές περιβαλλοντικές διασφαλίσεις της ΕΕ.

Τροπολογία 324
Katri Kulmuni

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) «επιλέξιμα καύσιμα»: όλα τα καύσιμα που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 29 και 29α της εν λόγω οδηγίας και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Στα εν λόγω καύσιμα περιλαμβάνονται ανανεώσιμα και/ή συνθετικά καύσιμα, όπως τα βιοκαύσιμα, το βιοαέριο, τα καύσιμα βιομάζας, τα υγρά και αέρια καύσιμα μεταφορών μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (ΑΚΜΒΠ) ή τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα (RFC).

Or. en

Αιτιολόγηση

Απαιτείται σαφής και αξιόπιστος ορισμός των καυσίμων για τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα. Με τη διευκρίνιση αποφεύγονται οι επιλεκτικές ή περιοριστικές ερμηνείες των επιλέξιμων καυσίμων, ενώ παράλληλα διατηρούνται οι υψηλές περιβαλλοντικές διασφαλίσεις της ΕΕ.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8α) «εταιρείες βραχυχρόνιας μίσθωσης οχημάτων»: εταιρείες που νοικιάζουν οχήματα σε ιδιώτες (κυρίως για τουρισμό) και σε εταιρείες (εφοδιαστική και κινητικότητα) για λιγότερο από ένα έτος. Η εν λόγω κατηγορία εταιρειών εξαιρείται από το

πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Or. fr

Τροπολογία 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8β) «χρηματοδοτική στήριξη»: κάθε μέτρο, φορολογικό, οικονομικό, κανονιστικό ή μέτρο επιβολής φόρου υπέρ τρίτων, που θεσπίζεται από δημόσια αρχή ή με δική της πρωτοβουλία, το οποίο μειώνει, άμεσα ή έμμεσα, το κόστος που συνδέεται με την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη βραχυπρόθεσμη και μακροχρόνια μίσθωση και ενοικίαση, την ασφάλιση και τη λειτουργία οχημάτων, καθώς και μέτρα για τη μείωση του κόστους επαναφόρτισης οχημάτων ή ανεφοδιασμού με καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εξής:
	i. φορολογικά πλεονεκτήματα για φυσικά ή νομικά πρόσωπα, όπως απαλλαγές, μειώσεις, εκπτώσεις, διορθωτικοί μηχανισμοί, πιστώσεις, επιστροφές και μεταφορές φόρου, μεταξύ άλλων από ειδικούς φόρους κατανάλωσης στα καύσιμα·
	ii. ευνοϊκοί κανόνες απόσβεσης για νομικές οντότητες·
	iii. άμεσα οικονομικά κίνητρα που παρέχονται από τις δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων, πριμοδοτήσεων, προγραμμάτων αντικατάστασης και καταβολών επιχειρησιακής στήριξης·
	iv. ρυθμιστικά πλεονεκτήματα ή πλεονεκτήματα εξομοιούμενα προς

φόρους, συμπεριλαμβανομένων των μειωμένων τελών και εισφορών ταξινόμησης ή της απαλλαγής από τα εν λόγω τέλη και εισφορές·

v. διορθωτικοί μηχανισμοί ή απαλλαγές από διόδια, τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, τέλη εξωτερικού κόστους, τέλη υποδομής και τέλη χρήσης, όπως ορίζονται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ·

vi. ευνοϊκοί όροι χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δανείων με ευνοϊκούς όρους, των επιδοτούμενων από το κράτος επιτοκίων χαμηλότερων από τα επιτόκια της αγοράς, των κρατικών εγγυήσεων, των συστημάτων επιμερισμού του κινδύνου που υποστηρίζονται από δημόσιες αρχές ή παρόμοιων μηχανισμών που αποσκοπούν στη βελτίωση της πρόσβασης σε κεφάλαια·

vii. κάθε άλλο φορολογικό, οικονομικό ή οιονεί φορολογικό πλεονέκτημα με ισοδύναμο αποτέλεσμα, ανεξάρτητα από τη μορφή, την πηγή ή τη λογιστική αντιμετώπισή του·

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(8β) «κατασκευασμένο στην Ευρωπαϊκή Ένωση»:ένα προϊόν ή εξάρτημα θεωρείται ότι έχει κατασκευαστεί στην Ένωση μόνον εάν πληροί αμφότερες τις εξής δύο προϋποθέσεις:
	α. έχει υποστεί την τελευταία ουσιαστική μεταποίησή του στην Ένωση κατά την έννοια του άρθρου 60 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·

β. η ενωσιακή προστιθέμενη αξία αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 60 % της εργοστασιακής του τιμής, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 3 σημείο 42) του παρόντος κανονισμού.

Οι πράξεις που συνίστανται σε μεταποίηση ήσσονος σημασίας κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 44) δεν επαρκούν για να προσδώσουν ενωσιακή προέλευση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ανεξάρτητα από τη συμβολή τους στην ενωσιακή προστιθέμενη αξία. Κατ' εξαίρεση, και με την επιφύλαξη του περιοριστικού χαρακτήρα του ορισμού που προβλέπεται στην παράγραφο , τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και οι πρώτες ύλες με προέλευση από υπερπόντιες χώρες και εδάφη που συνδέονται με κράτος μέλος, κατά την έννοια του παραρτήματος ΙΙ της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της απόφασης (ΕΕ) 2021/1764 του Συμβουλίου για τη σύνδεση των υπερπόντιων χωρών και εδαφών με την Ευρωπαϊκή Ένωση, θεωρείται ότι έχουν προέλευση από την ΕΕ.

Or. fr

Τροπολογία 328
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 8 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	8β) «αμφίδρομη επαναφόρτιση»: έξυπνη διαδικασία επαναφόρτισης κατά την οποία η κατεύθυνση της ροής ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί να αντιστραφεί, επιτρέποντας τη ροή ηλεκτρικής ενέργειας από τον συσσωρευτή στο σημείο επαναφόρτισης στο οποίο είναι συνδεδεμένος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να διασφαλιστεί η συνοχή με τους ορισμούς που παρατίθενται στον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR) και στην οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (RED).

Τροπολογία 329
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Ως χρηματοδοτική στήριξη νοούνται άμεσες επιχορηγήσεις, πριμοδοτήσεις, επιδοτήσεις, προτιμησιακά δάνεια, χρηματοδοτούμενα από το κράτος κίνητρα για αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση, καθώς και ειδικές φορολογικές ελαφρύνσεις που χορηγούνται ειδικά για την προώθηση ορισμένων τεχνολογιών οχημάτων. Δεν θεωρούνται χρηματοδοτική στήριξη ο συνήθης τρόπος υπολογισμού των φορολογητέων κερδών, η συνήθης απόσβεση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, η έκπτωση των επιχειρηματικών δαπανών, τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης, το κόστος μίσθωσης, οι δαπάνες συντήρησης, επισκευής, ασφάλισης, καυσίμων ή ενέργειας, καθώς και άλλες γενικές φορολογικές διατάξεις που εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τυχόν στοχευμένη πρόθεση για προώθηση συγκεκριμένης τεχνολογίας.

Or. de

Αιτιολόγηση

Ο όρος «χρηματοδοτική στήριξη» πρέπει να διακρίνεται σαφώς από τη συνήθη φορολογική μεταχείριση. Οι αποσβέσεις, οι επιχειρηματικές δαπάνες, τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης, οι δαπάνες συντήρησης, ασφάλισης και καυσίμων δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως μη επιλέξιμα για χρηματοδότηση. Επιπλέον, το άρθρο 4 δεν επιτρέπεται να τεθεί σε εφαρμογή πριν

από τις ίδιες τις τιμές-στόχους. Τα βασικά κριτήρια βιομηχανικής πολιτικής δεν επιτρέπεται να καθορίζονται αποκλειστικά μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 330
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 3	***διαγράφεται·***
Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών	
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον	

πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*

Άρθρο 3

Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:

α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες

διαγράφεται·

επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. en

Τροπολογία 332
Jacek Ozdoba
εξ ονόματος της Ομάδας ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 3	***διαγράφεται·***
Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών	
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών	

εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες

επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός δεν θα πρέπει να προβλέπει υποχρεωτικούς στόχους για τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 333
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Στόχοι για το μερίδιο των ***εταιρικών*** οχημάτων ***μηδενικών και χαμηλών εκπομπών***	Στόχοι για το μερίδιο των οχημάτων ***που χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, υβριδικά με ρευματολήπτη, ηλεκτρικά οχήματα κυψέλης καυσίμου και οχήματα που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα)***

Or. en

Τροπολογία 334
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών	Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών

Or. en

Τροπολογία 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών	Στόχοι για το μερίδιο των εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών

Or. en

Τροπολογία 336
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	***διαγράφεται·***
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	***διαγράφεται·***
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	

Or. en

Τροπολογία 338
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη ***εξασφαλίζουν ότι***	1. ***Σύμφωνα με τους στόχους της***

από την 1η Ιανουαρίου 2030:	***παρούσας οδηγίας,*** τα κράτη μέλη ***λαμβάνουν αναλογικά μέτρα, ιδίως μέτρα στήριξης και διευκόλυνσης, στα οποία συμπεριλαμβάνεται η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, η ενίσχυση του δικτύου και η συνοχή οικονομικών παραγόντων διευκόλυνσης, και αποκλείουν δεσμευτικές υποχρεώσεις αγοράς για μεμονωμένες εταιρείες, ώστε να στηριχθεί ότι***:

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διατηρεί τη δομή της πρότασης της Επιτροπής, διευκρινίζοντας παράλληλα ότι οι εθνικοί στόχοι θα πρέπει να αποτελούν ενδεικτικά σημεία αναφοράς που θα καθοδηγούν τα μέτρα στήριξης και διευκόλυνσης των κρατών μελών και όχι δεσμευτικές υποχρεώσεις που θα μπορούσαν να καταστούν άμεσες ή έμμεσες εντολές αγοράς. Η οδηγία θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στους αναγκαίους πρόσφορους όρους, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών και της χρηματοδοτικής στήριξης, και να μην περιλαμβάνει εντολές σε επίπεδο εταιρείας.

Τροπολογία 339
Daniel Buda

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη ***εξασφαλίζουν*** ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	1. Τα κράτη μέλη ***επιδιώκουν να εξασφαλίσουν*** ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:

Or. en

Τροπολογία 340
Markus Ferber

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*

1. Τα κράτη μέλη ***εξασφαλίζουν ότι*** από την 1η Ιανουαρίου 2030:	1. Τα κράτη μέλη ***καταβάλλουν προσπάθειες ώστε*** από την 1η Ιανουαρίου 2030:

Or. en

Τροπολογία 341
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη ***εξασφαλίζουν*** ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	1. Τα κράτη μέλη ***θα πρέπει να επιδιώξουν*** ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα κίνητρα και οι επενδύσεις σε υποδομές, και όχι οι στόχοι, έχουν ωθήσει τα κράτη μέλη της ΕΕ στην ταχύτερη χρήση εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση θα πρέπει να καθορίσει φιλόδοξους στόχους, ενθαρρύνοντας παράλληλα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν μέτρα για την προώθηση της χρήσης εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων γενικότερα.

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:	1. Τα κράτη μέλη ***μπορούν να*** εξασφαλίζουν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2030:

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 344
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 346
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος ***είναι τουλάχιστον ίσο με*** τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος ***αυξάνεται σταδιακά, λαμβάνοντας ως ενδεικτική αναφορά*** τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος***, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών τα οποία ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 29, 29α και 31 της εν λόγω***

οδηγίας και στις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διατηρεί τη δομή της πρότασης της Επιτροπής, διευκρινίζοντας παράλληλα ότι οι εθνικοί στόχοι θα πρέπει να αποτελούν ενδεικτικά σημεία αναφοράς που θα καθοδηγούν τα μέτρα στήριξης και διευκόλυνσης των κρατών μελών και όχι δεσμευτικές υποχρεώσεις που θα μπορούσαν να καταστούν άμεσες ή έμμεσες εντολές αγοράς. Η οδηγία θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στους αναγκαίους πρόσφορους όρους, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών και της χρηματοδοτικής στήριξης, και να μην περιλαμβάνει εντολές σε επίπεδο εταιρείας.

Τροπολογία 347
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους ***μη δεσμευτικούς*** στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα κίνητρα και οι επενδύσεις σε υποδομές, και όχι οι στόχοι, έχουν ωθήσει τα κράτη μέλη της ΕΕ στην ταχύτερη χρήση εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση θα πρέπει να καθορίσει φιλόδοξους στόχους, ενθαρρύνοντας παράλληλα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν μέτρα για την προώθηση της χρήσης εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων γενικότερα.

Τροπολογία 348

Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το ***συνδυασμένο*** μερίδιο αυτοκινήτων ***και ημιφορτηγών*** μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται ***στους πίνακες 1 και 2*** του παραρτήματος.	α) το μερίδιο αυτοκινήτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται ***στον πίνακα 1*** του παραρτήματος.

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων ***και ημιφορτηγών*** μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Or. fr

Τροπολογία 350

Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	α) το συνδυασμένο μερίδιο αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους συνδυασμένους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	***διαγράφεται·***

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 353
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους ***σε*** κάθε ημερολογιακό έτος ***είναι τουλάχιστον ίσο με*** τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους κάθε ημερολογιακό έτος ***αυξάνεται σταδιακά, λαμβάνοντας ως ενδεικτική αναφορά*** τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία διατηρεί τη δομή της πρότασης της Επιτροπής, διευκρινίζοντας παράλληλα ότι οι εθνικοί στόχοι θα πρέπει να αποτελούν ενδεικτικά σημεία αναφοράς που θα καθοδηγούν τα μέτρα στήριξης και διευκόλυνσης των κρατών μελών και όχι δεσμευτικές υποχρεώσεις που θα μπορούσαν να καταστούν άμεσες ή έμμεσες εντολές αγοράς. Η οδηγία θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στους αναγκαίους πρόσφορους όρους, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών και της χρηματοδοτικής στήριξης, και να μην περιλαμβάνει εντολές σε επίπεδο εταιρείας.

Τροπολογία 354
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους ***μη δεσμευτικούς*** στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα κίνητρα και οι επενδύσεις σε υποδομές, και όχι οι στόχοι, έχουν ωθήσει τα κράτη μέλη της ΕΕ στην ταχύτερη χρήση εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση θα πρέπει να καθορίσει φιλόδοξους στόχους, ενθαρρύνοντας παράλληλα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν μέτρα για την προώθηση της χρήσης εταιρικών ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών οχημάτων γενικότερα.

Τροπολογία 355
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*

β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ***ελάχιστους*** στόχους ***για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται*** στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.	β) το μερίδιο των αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους στόχους ***που καθορίζονται*** στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος.

Or. en

Τροπολογία 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το μερίδιο των αυτοκινήτων ***και ημιφορτηγών*** μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται ***στους πίνακες 1 και 2*** του παραρτήματος.	β) το μερίδιο των αυτοκινήτων μηδενικών εκπομπών στον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους σε κάθε ημερολογιακό έτος είναι τουλάχιστον ίσο με τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών που ορίζονται ***στον πίνακα 1*** του παραρτήματος.

Or. fr

Τροπολογία 357
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α) Οι τιμές-στόχοι που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό δεν εφαρμόζονται έως ότου η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

και στο Συμβούλιο ολοκληρωμένη αξιολόγηση, η οποία θα καλύπτει τα εξής σημεία:

α) ολοκληρωμένη μεθοδολογία του κύκλου ζωής σύμφωνα με το άρθρο 7α του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό·

β) επικαιροποιημένη εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τον αντίκτυπο στις επιχειρήσεις, τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, τους προμηθευτές, την απασχόληση, τις τιμές των οχημάτων, τα μισθώματα, τις υπολειμματικές αξίες, τις αγορές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, τους φορολογούμενους και τους καταναλωτές·

γ) αξιολόγηση των υποδομών φόρτισης και δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με το δίκτυο, της φόρτισης στο αμαξοστάσιο, της διαθεσιμότητας ταχυφόρτισης, των τιμών της ηλεκτρικής ενέργειας, της διαχείρισης φορτίου και των περιφερειακών διαφορών·

δ) αξιολόγηση της διαθεσιμότητας κατάλληλων οχημάτων για διαφορετικά επιχειρησιακά προφίλ, ιδίως ημιφορτηγών, στόλων υπηρεσιακών οχημάτων, του κατασκευαστικού τομέα, ειδικευμένων επαγγελμάτων, αγροτικών περιοχών, εργασίας σε βάρδιες, μεταφορών με ρυμουλκούμενα, οχημάτων ψυγείων, των υπηρεσιών ασφάλειας και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης·

ε) αξιολόγηση των εξαρτήσεων από πρώτες ύλες, μπαταρίες και αλυσίδες εφοδιασμού, ιδίως όσον αφορά τις κρίσιμες πρώτες ύλες, τα στοιχεία μπαταριών, τα υλικά καθόδου και ανόδου, τις ικανότητες επεξεργασίας και την ανακύκλωση·

στ) αξιολόγηση της ειδικής, πρόσθετης και μετρήσιμης συμβολής του παρόντος κανονισμού στη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών και στην εξέλιξη της θερμοκρασίας του πλανήτη·

ζ) αξιολόγηση λιγότερο παρεμβατικών, τεχνολογικά ουδέτερων εναλλακτικών λύσεων.Οι τιμές-στόχοι επιτρέπεται να εφαρμόζονται μόνο αφού η Επιτροπή, με βάση την αξιολόγηση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, υποβάλει νομοθετική πρόταση για την ενεργοποίηση των στόχων και η εν λόγω πρόταση εγκριθεί σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

Αυτή η νομοθετική πρόταση μπορεί να υποβληθεί μόνο εφόσον η Επιτροπή αποδείξει ότι οι τιμές-στόχοι είναι κατάλληλες, αναγκαίες, αναλογικές, τεχνολογικά ουδέτερες, οικονομικά βιώσιμες και συμβατές με τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα της Ένωσης.

Or. de

Αιτιολόγηση

Αυτός είναι ο κεντρικός μηχανισμός για το «πάγωμα του χρόνου». Οι τιμές-στόχοι δεν εφαρμόζονται αυτόματα. Οι τιμές-στόχοι μπορούν να εφαρμοστούν μόνο αφού η Επιτροπή παράσχει όλα τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία και ληφθεί απόφαση για την ενεργοποίησή τους στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Τα κράτη μέλη μπορούν να προσαρμόζουν τις ρυθμίσεις για την υλοποίηση των εθνικών στόχων, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εθνικές οικονομικές και βιομηχανικές ιδιαιτερότητες, καθώς και η πρακτική εφαρμογή των ευρωπαϊκών στόχων. Η μη αυτόματη επιβολή χρηματικής ποινής δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την υποχρέωσή τους να εφαρμόζουν πολιτικές που επιτρέπουν την πρόοδο προς την

επίτευξη των στόχων που ορίζονται στον κανονισμό.

Or. fr

Τροπολογία 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Η εφαρμογή των εθνικών στόχων εξαρτάται από το μέσο κόστος ηλεκτρικής ενέργειας για τις επιχειρήσεις κάτω από ένα ανταγωνιστικό όριο σε σύγκριση με τον μέσο όρο της προηγούμενης δεκαετίας. Σε περίπτωση ενεργειακής κρίσης ή δυσανάλογης αύξησης των τιμολογίων ηλεκτρικής ενέργειας λόγω των κανόνων της ευρωπαϊκής αγοράς ενέργειας, οι ετήσιοι στόχοι αναστέλλονται αυτόματα για το σχετικό ημερολογιακό έτος.

Or. fr

Τροπολογία 360
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Τα κράτη μέλη που αποτελούνται εξ ολοκλήρου από νήσους ή περιλαμβάνουν νησιωτικές περιοχές κατά την έννοια του άρθρου 174 ΣΛΕΕ μπορούν να εφαρμόζουν προσωρινό μηχανισμό ευελιξίας για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, όταν αντικειμενικοί περιορισμοί που συνδέονται με τη δυναμικότητα του δικτύου, την ανάπτυξη

υποδομών ή το μέγεθος της αγοράς επηρεάζουν σημαντικά τη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 361
Daniel Buda

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Η επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βασίζεται σε σταδιακή και τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των εθνικών ιδιαιτεροτήτων, της οικονομικής πραγματικότητας, της ετοιμότητας των υποδομών και των εξελίξεων της αγοράς. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν επαρκή ευελιξία όσον αφορά τον καθορισμό της καταλληλότερης πορείας για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

Or. en

Τροπολογία 362
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να υπολογίζουν κατ' ανώτατο όριο 10 ποσοστιαίες μονάδες των στόχων για το μερίδιο των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών, παρέχοντας επαληθεύσιμη στήριξη για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση εταιρικών

	ποδηλάτων, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρικών ποδηλάτων και ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

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.

Τροπολογία 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1β. Οι στόχοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αναστέλλονται αυτόματα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος στο οποίο η ανάπτυξη υποδομών ταχείας φόρτισης, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804, υστερεί κατά περισσότερο από 15 % σε σχέση με τις εθνικές πορείες. Οι εταιρείες δεν υπόκεινται σε κυρώσεις, περιορισμούς ή διοικητική επιβάρυνση έως ότου το δίκτυο δημόσιων υποδομών καταστεί πλήρως λειτουργικό.

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	***διαγράφεται·***
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	
γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	

Or. en

Τροπολογία 365
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	***διαγράφεται·***
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	
γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παράγραφος 2 θα πρέπει να διαγραφεί, καθώς η μεθοδολογία που ακολουθεί για τον υπολογισμό της συμμόρφωσης βασίζεται σε δεσμευτικούς εθνικούς στόχους και δεν είναι συμβατή με την ενδεικτική προσέγγιση αναφοράς που εισάγεται στην παρούσα τροπολογία.

Τροπολογία 366
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	***διαγράφεται·***
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	

γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. en

Τροπολογία 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος***, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος,*** εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του	2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών εντός της Ένωσης και του

υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, ***μπορούν να*** εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

Or. en

Τροπολογία 369
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

Or. en

Τροπολογία 370
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών εντός της Ένωσης και του	2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της

υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

Or. en

Τροπολογία 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:	2. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών εντός της Ένωσης και του υπολογισμού της συμμόρφωσης με τους εθνικούς στόχους για τα αυτοκίνητα που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, καθώς και με τους εθνικούς στόχους για τα ημιφορτηγά που καθορίζονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες:

Or. en

Τροπολογία 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων	***διαγράφεται·***

εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων	α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων

εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι***, αντίστοιχα,*** αυτοκίνητα ***και ημιφορτηγά*** και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι αυτοκίνητα και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ***μπορεί να*** είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων	α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων

εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι***, αντίστοιχα,*** αυτοκίνητα ***και ημιφορτηγά*** και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που είναι αυτοκίνητα και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

Or. fr

Τροπολογία 377
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	α) ο αριθμητής για τους στόχους για τα συνδυασμένα μερίδια οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός συνδυασμένος αριθμός νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και	***διαγράφεται·***

ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι***, αντίστοιχα,*** αυτοκίνητα ***και ημιφορτηγά*** και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε	β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι αυτοκίνητα και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

ημερολογιακού έτους·

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·	β) ο αριθμητής για τους ελάχιστους στόχους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών ***μπορεί να*** είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους·

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ο παρονομαστής ***και*** για τους ***δύο*** στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	γ) ο παρονομαστής για τους ***ελάχιστους*** στόχους ***για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών*** είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. en

Τροπολογία 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι***, αντίστοιχα,*** αυτοκίνητα ***και ημιφορτηγά*** και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι αυτοκίνητα και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους ***μπορεί να*** είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι, αντίστοιχα, αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι***, αντίστοιχα,*** αυτοκίνητα ***και ημιφορτηγά*** και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.	γ) ο παρονομαστής και για τους δύο στόχους είναι ο συνολικός αριθμός των νέων εταιρικών οχημάτων που είναι αυτοκίνητα και ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις στο κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του ίδιου ημερολογιακού έτους.

Or. fr

Τροπολογία 387
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Για την απανθρακοποίηση των στόλων πολύ μικρών επιχειρήσεων και ΜΜΕ, η Επιτροπή θεσπίζει, έως τις 30 Ιουνίου 2027, ανακυκλούμενο ταμείο για

οχήματα μηδενικών εκπομπών (στο εξής: ταμείο).

Το ταμείο παρέχει άτοκα δάνεια σε επιλέξιμες ΜΜΕ και πολύ μικρές επιχειρήσεις για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση ή την αγορά με δόσεις νέων εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών.

Ο μηχανισμός αποπληρωμής συνδέεται με την επαληθευμένη εξοικονόμηση κόστους καυσίμου που προκύπτει από την αντικατάσταση του συμβατικού οχήματος με όχημα μηδενικών εκπομπών της ίδιας κατηγορίας.Η Επιτροπή μπορεί επίσης να προβλέπει επιδότηση αποπληρωμής για ΜΜΕ ή πολύ μικρές επιχειρήσεις σε τομείς με μεταβλητά ή απρόβλεπτα διανυθέντα χιλιόμετρα.

Η διαχείριση του ταμείου πραγματοποιείται σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν συμπληρωματική χρηματοδοτική υποστήριξη στο ταμείο με εθνικούς πόρους. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη σύσταση και τη λειτουργία του ταμείου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027.

Or. en

Τροπολογία 388
Rosa Serrano Sierra

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Όταν αποδεικνύεται ότι για συγκεκριμένους κόμβους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων, απαιτούνται πρόσθετες υποδομές επαναφόρτισης και δυναμικότητα δικτύου για τη στήριξη της επίτευξης των στόχων που αναφέρονται στην

	παράγραφο 1, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διευκολύνουν την παροχή των εν λόγω υποδομών και της εν λόγω δυναμικότητας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 και τον σχεδιασμό του εθνικού δικτύου. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να προσαρμόζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των εν λόγω στόχων, ώστε να αντικατοπτρίζεται το χρονοδιάγραμμα της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών.

Or. en

Τροπολογία 389
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Οι εθνικοί στόχοι που καθορίζονται στο παράρτημα Ι λαμβάνουν υπόψη τα διαφορετικά επίπεδα όσον αφορά την ωριμότητα της αγοράς, την ετοιμότητα των υποδομών φόρτισης, τη σύνθεση του στόλου, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και την οικονομική ικανότητα των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικούς περιορισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των μικρών ή περιφερειακών αγορών με περιορισμένη ποικιλομορφία στόλου, μπορούν να εφαρμόζουν μηχανισμό ευελιξίας που επιτρέπει προσωρινές προσαρμογές στις ετήσιες πορείες συμμόρφωσης, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύουν συνεχή πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη των συνολικών στόχων του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι στόχοι που προτείνονται επί του παρόντος είναι υπερβολικά φιλόδοξοι για τις μικρότερες αγορές, όπου η διάδοση της χρήσης των ηλεκτρικών οχημάτων παραμένει περιορισμένη λόγω περιορισμών στην προσφορά, προκλήσεων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών και ανησυχίες σχετικά με την οικονομική προσιτότητα. Απαιτείται διαφοροποιημένη προσέγγιση για τη διασφάλιση της αναλογικότητας και της ρεαλιστικής εφαρμογής σε ολόκληρη την Ένωση.

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι στόχοι που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος είναι ενδεικτικοί για ένα κράτος μέλος που αποδεικνύει στην Επιτροπή ότι βρίσκεται σε καλό δρόμο για την επίτευξη του ειδικού ανά χώρα στόχου του για το 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842 μόνο μέσω υφιστάμενων μέτρων (προβλέψεις με υφιστάμενα μέτρα), χωρίς να απαιτούνται πρόσθετα μέτρα (προβλέψεις με πρόσθετα μέτρα).

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη να αποφεύγουν ρητούς στόχους για τον εταιρικό στόλο, όταν εφαρμόζουν πολιτικές που συνάδουν με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και επιτυγχάνουν ισοδύναμες ή μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών.

Ως εκ τούτου, οι στόχοι που καθορίζονται στο παράρτημα θα πρέπει να είναι ενδεικτικοί για τα κράτη μέλη που μπορούν να αποδείξουν ότι βρίσκονται σε καλό δρόμο για την εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 μέσω των υφιστάμενων μέτρων, χωρίς να απαιτείται η λήψη πρόσθετων μέτρων.

Τροπολογία 391
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α) Οι εταιρείες διατηρούν πλήρη ευελιξία ως προς τον καθορισμό των μέσων με τα οποία θα επιτευχθεί η συμμόρφωση, συμπεριλαμβανομένων της ανανέωσης οχημάτων, της επιχειρησιακής βελτιστοποίησης, του εξηλεκτρισμού του στόλου και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, σύμφωνα με την οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (2009/28/ΕΚ).

Or. de

Τροπολογία 392
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α) Οι εταιρείες διατηρούν πλήρη ευελιξία ως προς τον καθορισμό των μέσων με τα οποία θα επιτευχθεί η συμμόρφωση, συμπεριλαμβανομένων της ανανέωσης οχημάτων, της επιχειρησιακής βελτιστοποίησης, του εξηλεκτρισμού του στόλου και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, σύμφωνα με την οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (2009/28/ΕΚ).

Or. de

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

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2β. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι στόχοι που καθορίζονται στους πίνακες 1 και 2 του παραρτήματος είναι ενδεικτικοί για ένα κράτος μέλος που αποδεικνύει στην Επιτροπή ότι τα μέτρα που έχουν ήδη εγκριθεί σε εθνικό επίπεδο αναμένεται να επιτύχουν μερίδιο των νέων ταξινομήσεων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που συνεπάγεται εκπομπές CO_2ίσες ή χαμηλότερες από εκείνες που προκύπτουν από τη συμμόρφωση με τον εθνικό στόχο για τον εταιρικό στόλο.
	Το κράτος μέλος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία μέσω του εθνικού του σχεδίου όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού.
	Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος των εν λόγω μέτρων οδηγεί σε ίσες ή χαμηλότερες εκπομπές CO_2 σε σύγκριση με τους στόχους που ορίζονται στο παράρτημα, οι στόχοι θεωρούνται ενδεικτικοί για το εν λόγω κράτος μέλος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να παρεκκλίνουν από τους δεσμευτικούς στόχους για τον εταιρικό στόλο όταν έχουν εφαρμόσει εναλλακτικές πολιτικές που στηρίζουν τη διάδοση της χρήσης οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών (ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία των οχημάτων) και συνάδουν με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα. Αυτό είναι δυνατό όταν η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι εν λόγω εθνικές πολιτικές επιτυγχάνουν εκπομπές CO2 από αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ίσες ή χαμηλότερες από τις εκπομπές που θα προέκυπταν από την επίτευξη των στόχων του παραρτήματος.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 3α
	Εθνικά σχέδια για τη στήριξη της διάδοσης της χρήσης εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών
	1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν εθνικά σχέδια με στόχο τη στήριξη της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που κινούνται αποκλειστικά με επιλέξιμα καύσιμα, σε νέα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά που ταξινομούνται από μεγάλες επιχειρήσεις σε κάθε κράτος μέλος.
	2. Τα εθνικά σχέδια καθορίζουν εθνικά μέτρα, πολιτικές και κίνητρα για την επίτευξη αυτού του στόχου. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν εθνικά σχέδια, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της εθνικής αγοράς, την ετοιμότητα των υποδομών, την τεχνολογική ουδετερότητα, τη διαθεσιμότητα κατάλληλων τεχνολογιών και την επιχειρησιακή πραγματικότητα που αντιμετωπίζουν οι διάφορες κατηγορίες φορέων εκμετάλλευσης εταιρικών στόλων. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέτρα αυτά είναι αναλογικά και αποφεύγουν τη δημιουργία περιττών διοικητικών, οικονομικών ή επιχειρησιακών επιβαρύνσεων.
	3. Τα εθνικά σχέδια περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
	α) αξιολόγηση των συνθηκών της εθνικής αγοράς και της ετοιμότητας των υποδομών·
	β) τα εθνικά μέτρα, τις πολιτικές και τα κίνητρα που προβλέπονται για τη στήριξη της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους·
	γ) ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα για την

εφαρμογή των εν λόγω μέτρων·

δ) διαδικασίες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων που εγκρίνονται.

4. Τα εθνικά σχέδια μπορούν να περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση:

α) φορολογικά κίνητρα·

β) κίνητρα για την είσπραξη διοδίων·

γ) μέτρα στήριξης σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις·

δ) μέτρα που διευκολύνουν την πρόσβαση σε επαρκείς, οικονομικά προσιτές και προσβάσιμες υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού·

ε) μέτρα για τη στήριξη της ετοιμότητας του δικτύου·

στ) μέτρα που διευκολύνουν την πρόσβαση σε χρηματοδότηση.

Or. en

Τροπολογία 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 3α
	Στόχοι για συμβατικά ποδήλατα και ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση
	1. Τα κράτη μέλη, εκτός από τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3, διασφαλίζουν ότι:
	α) έως την 1η Ιανουαρίου 2030, οι μεγάλες επιχειρήσεις αποκτούν, αγοράζουν, μισθώνουν, ενοικιάζουν ή διαθέτουν με άλλον τρόπο για χρήση ορισμένα νέα συμβατικά ποδήλατα ή

ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση που ισοδυναμούν τουλάχιστον με το 30 % του συνολικού αριθμού των εργαζομένων της επιχείρησης·

β) έως την 1η Ιανουαρίου 2035, οι μεγάλες επιχειρήσεις αποκτούν, αγοράζουν, μισθώνουν, ενοικιάζουν ή διαθέτουν με άλλον τρόπο για χρήση ορισμένα νέα συμβατικά ποδήλατα ή ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση που ισοδυναμούν τουλάχιστον με το 50 % του συνολικού αριθμού των εργαζομένων της επιχείρησης·

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ο συνολικός αριθμός εργαζομένων υπολογίζεται με βάση τον μέσο αριθμό εργαζομένων της επιχείρησης κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

3. Τα ποδήλατα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν να αποτελούν συμβατικά ποδήλατα ή ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση.

4. Τα ποδήλατα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται:

α) σε εργαζομένους για μετακινήσεις μεταξύ κατοικίας και εργασίας ή επαγγελματικά ταξίδια·

ή β) για τις δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών, εφοδιαστικής, παράδοσης ή παροχής υπηρεσιών της επιχείρησης.

5. Για κάθε ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη καταγράφουν πληροφορίες για κάθε νέο συμβατικό ποδήλατο ή ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και δημοσιοποιούνται.

Or. en

Τροπολογία 396
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 3α
	Το αργότερο ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος καταρτίζει και κοινοποιεί στην Επιτροπή εθνική στρατηγική στην οποία καθορίζονται τα μέτρα που προβλέπονται για την προώθηση και την ενθάρρυνση της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους.
	Η εθνική στρατηγική μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων:
	α) μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης και φορολογικής στήριξης·
	β) καθεστώτα στήριξης της αγοράς και της χρηματοδοτικής μίσθωσης επιλέξιμων οχημάτων·
	γ) μέτρα που σχετίζονται με την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού·
	δ) μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης·
	ε) στοχευμένη στήριξη για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις·
	στ) εκστρατείες ευαισθητοποίησης και διάδοσης σχετικών πληροφοριών·
	ζ) μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση και χρηματοδοτικά μέσα.
	Τα κράτη μέλη διατηρούν πλήρη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τον καθορισμό του είδους, της έκτασης και του συνδυασμού των μέτρων που πρέπει να συμπεριληφθούν στην εθνική στρατηγική τους, λαμβάνοντας υπόψη το ειδικό εθνικό τους πλαίσιο και τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά.
	Ανά διετία, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου στην

οποία περιγράφεται κατά πόσον εφαρμόστηκαν τα μέτρα που εγκρίθηκαν και τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν. Η Επιτροπή εκδίδει ενοποιημένη έκθεση στην οποία επισημαίνονται οι ορθές πρακτικές και αξιοποιείται η πείρα που έχει αποκτηθεί σε όλα τα κράτη μέλη.

Or. en

Τροπολογία 397
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 3α
	Μέτρο προστασίας για τη διασφάλιση της ετοιμότητας των υποδομών
	Υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι δεσμευτικοί στόχοι για τον στόλο οχημάτων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι εν λόγω στόχοι εφαρμόζονται στους φορείς εκμετάλλευσης στόλων που είναι καταχωρισμένοι σε κράτος μέλος μόνον εάν αυτό το κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι έχει επιτύχει τουλάχιστον το 90 % των δεσμευτικών εθνικών του στόχων και απαιτήσεων ανάπτυξης υποδομών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια αξιολόγηση της προόδου που έχει σημειώσει κάθε κράτος μέλος όσον αφορά την επίτευξη των στόχων και των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Or. de

Τροπολογία 398
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 3α
	Υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι δεσμευτικοί στόχοι για τον στόλο οχημάτων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι εν λόγω στόχοι εφαρμόζονται στους φορείς εκμετάλλευσης στόλων που είναι καταχωρισμένοι σε κράτος μέλος μόνον εάν αυτό το κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι έχει επιτύχει τουλάχιστον το 90 % των δεσμευτικών εθνικών του στόχων και απαιτήσεων ανάπτυξης υποδομών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια αξιολόγηση της προόδου που έχει σημειώσει κάθε κράτος μέλος όσον αφορά την επίτευξη των στόχων και των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Or. de

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή	

χαμηλών εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Τροπολογία 400
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν	

χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διάταξη αυτή εγείρει σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά την επικουρικότητα. Οι αποφάσεις σχετικά με τα εθνικά καθεστώτα χρηματοδοτικής στήριξης

όσον αφορά τα εταιρικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Με την υπαγόρευση

των προϋποθέσεων υπό τις οποίες μπορεί να χορηγηθεί η εν λόγω στήριξη, το άρθρο παρεμβαίνει αδικαιολόγητα στις εθνικές φορολογικές πολιτικές

και τις πολιτικές παροχής κινήτρων. Ως εκ τούτου, το άρθρο θα πρέπει να διαγραφεί.

Τροπολογία 401
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση,	

την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Τροπολογία 402
Markus Ferber

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 4 σχετικά με τη χρηματοδοτική στήριξη παρεμβαίνουν στις εθνικές δημοσιονομικές πολιτικές για τη φορολογία και, ως εκ τούτου, εγείρουν σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά την επικουρικότητα.

Τροπολογία 403
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή	

χαμηλών εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 4 θα πρέπει να διαγραφεί, δεδομένου ότι η φορολογική μεταχείριση και η φορολόγηση των οχημάτων δεν θα πρέπει να ρυθμίζονται μέσω αυτού του πλαισίου. Μολονότι η οδηγία μπορεί να θέτει ενδεικτικούς στόχους και μέτρα στήριξης, δεν αποτελεί το κατάλληλο μέσο για τη θέσπιση φορολογικών κυρώσεων ή τον περιορισμό των εθνικών καθεστώτων στήριξης. Η φορολογία και τα φορολογικά κίνητρα θα πρέπει να παραμείνουν εντός των σχετικών εθνικών και ενωσιακών πλαισίων φορολογικής πολιτικής.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που	

αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Τροπολογία 405
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 4	***διαγράφεται·***
Χρηματοδοτική στήριξη για εταιρικά οχήματα	
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία	

εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	***διαγράφεται·***

Or. fr

Τροπολογία 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	***διαγράφεται·***

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	***διαγράφεται·***

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 410
Jacek Ozdoba
εξ ονόματος της Ομάδας ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών. ***Κατά παρέκκλιση, ένα κράτος μέλος μπορεί να διατηρήσει τα υφιστάμενα συστήματα χρηματοδοτικής στήριξης για περίοδο έως 24 μηνών, όταν οι δημόσια προσβάσιμες υποδομές επαναφόρτισης που αναπτύσσονται στην επικράτειά του δεν επιτυγχάνουν τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804.*** ***Το αργότερο τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία εφαρμόζεται η υποχρέωση της παρούσας παραγράφου, το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τους λόγους που δικαιολογούν την παρέκκλιση και τα μέτρα που σχεδιάζει να λάβει για την αντιμετώπιση αυτής της ανεπάρκειας.*** ***Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει σύσταση προς το οικείο κράτος μέλος. Όταν η ανεπάρκεια εξακολουθεί να υφίσταται, η παρέκκλιση μπορεί να ανανεωθεί μία φορά, βάσει νέας κοινοποίησης, για πρόσθετη περίοδο έως 24 μηνών.***

Or. en

Τροπολογία 412
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία ***που αναφέρεται*** στο άρθρο 3 ***παράγραφος 1***,	Δύο έτη πριν από την ημερομηνία ***κατά την οποία οι τιμές-στόχοι που***

τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.	***αναφέρονται*** στο άρθρο 3 ***τεθούν πραγματικά σε ισχύ, και μόνο εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 3***, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

Or. de

Αιτιολόγηση

Ο όρος «χρηματοδοτική στήριξη» πρέπει να διακρίνεται σαφώς από τη συνήθη φορολογική μεταχείριση. Οι αποσβέσεις, οι επιχειρηματικές δαπάνες, τα έξοδα χρηματοδοτικής μίσθωσης, οι δαπάνες συντήρησης, ασφάλισης και καυσίμων δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως μη επιλέξιμα για χρηματοδότηση. Επιπλέον, το άρθρο 4 δεν επιτρέπεται να τεθεί σε εφαρμογή πριν από τις ίδιες τις τιμές-στόχους. Τα βασικά κριτήρια βιομηχανικής πολιτικής δεν επιτρέπεται να καθορίζονται αποκλειστικά μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών ***ή χαμηλών*** εκπομπών.	Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις***, την ασφάλιση, την επαναφόρτιση*** ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 414
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη ***δεν*** παρέχουν ***καμία*** χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών ***εκτός των οχημάτων*** μηδενικών ***ή χαμηλών*** εκπομπών.	Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν ***μόνο*** χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή τη λειτουργία εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών***, εάν πρόκειται για οχήματα*** μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να θεσπίσουν μεταβατικά μέτρα πριν από το 2030, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετάβαση στον πλήρη τερματισμό της στήριξης των ορυκτών οχημάτων το 2030.

Τροπολογία 415
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Τα συστήματα χρηματοδοτικής στήριξης και οι μηχανισμοί παροχής κινήτρων που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να διατηρούν τη φορολογική ουδετερότητα, να ελαχιστοποιούν την διοικητική επιβάρυνση και να αποφεύγουν δυσανάλογες επιπτώσεις στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν επαρκή ευελιξία στον σχεδιασμό των φορολογικών κινήτρων σύμφωνα με τις εθνικές δημοσιονομικές ικανότητες και τα φορολογικά συστήματα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι ομοιόμορφες δημοσιονομικές προσδοκίες ενδέχεται να δημιουργήσουν σημαντικές δημοσιονομικές επιβαρύνσεις για τις μικρότερες οικονομίες με περιορισμένη δημοσιονομική ευελιξία. Οι εθνικές αρχές πρέπει να διατηρούν τη διακριτική ευχέρεια να προσαρμόζουν τα μέτρα στήριξης ανάλογα με την εγχώρια οικονομική πραγματικότητα.

Τροπολογία 416
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Έως την 1η Ιανουαρίου 2027, τα κράτη μέλη καταργούν σταδιακά τις φορολογικές απαλλαγές, τα φορολογικά πλεονεκτήματα και τις δημόσιες επιδοτήσεις προς όφελος εταιρικών οχημάτων που κινούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με ορυκτά καύσιμα και ενθαρρύνουν τη διαθεσιμότητα αξιόπιστων και διαφανών πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση υγείας των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων για μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 417
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Το άρθρο 4 δεν εφαρμόζεται, καθ' όσο διάστημα αναστέλλεται η εφαρμογή των τιμών-στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 3.

Or. de

Αιτιολόγηση

Οι περιορισμοί στη χρηματοδότηση δεν επιτρέπεται να εφαρμόζονται, καθ' όσο διάστημα δεν έχουν ενεργοποιηθεί οι πραγματικές τιμές-στόχοι.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	***διαγράφεται·***

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	***διαγράφεται·***

Τροπολογία 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για ***τη διάδοση της χρήσης*** εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για ***την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις, την ασφάλιση, την επαναφόρτιση ή τη λειτουργία*** εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση». ***Ένα όχημα θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην ΕΕ» εάν:*** ***α) το όχημα συναρμολογείται εντός της Ένωσης·*** ***β) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος —εξαιρουμένης της μπαταρίας του οχήματος— που προέρχονται από την Ένωση προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος —εξαιρουμένης της μπαταρίας— είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 70 %·*** ***γ) και η μπαταρία έλξης του οχήματος περιέχει τουλάχιστον τρία κύρια συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών, μεταξύ των οποίων τα στοιχεία μπαταρίας, που προέρχονται από την Ένωση·*** ***δ) η μπαταρία έλξης του οχήματος περιέχει τουλάχιστον πέντε κύρια συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών, μεταξύ των οποίων τα***

στοιχεία μπαταρίας, το ενεργό υλικό καθόδου και το σύστημα διαχείρισης μπαταρίας, που προέρχονται από την Ένωση·

ε) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των κατασκευαστικών στοιχείων ηλεκτρονικών συστημάτων μετάδοσης ισχύος ενωσιακής προέλευσης προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των κατασκευαστικών στοιχείων ηλεκτρονικών συστημάτων μετάδοσης ισχύος είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 50 %·

στ) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των βασικών ηλεκτρονικών συστημάτων ενωσιακής προέλευσης προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των βασικών ηλεκτρονικών συστημάτων είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 50 %.

Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στα στοιχεία δ), ε) και στ) εφαρμόζονται από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων:να προστεθεί η ημερομηνία = τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Η προέλευση των προϊόντων και κατασκευαστικών στοιχείων καθορίζεται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Or. en

Τροπολογία 421
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3

παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων ***και ημιφορτηγών*** μόνο εάν τα αυτοκίνητα ***και τα ημιφορτηγά*** «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων μόνο εάν τα αυτοκίνητα «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση». ***Ένα προϊόν ή εξάρτημα θεωρείται ότι έχει κατασκευαστεί στην Ένωση μόνον εάν πληροί αμφότερες τις εξής δύο προϋποθέσεις:***

α. έχει υποστεί την τελευταία ουσιαστική μεταποίησή του στην Ένωση κατά την έννοια του άρθρου 60 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·

β. η ενωσιακή προστιθέμενη αξία αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 60 % της εργοστασιακής του τιμής, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 3 σημείο 42) του παρόντος κανονισμού.

Οι πράξεις που συνίστανται σε μεταποίηση ήσσονος σημασίας κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 44) δεν επαρκούν για να προσδώσουν ενωσιακή προέλευση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ανεξάρτητα από τη συμβολή τους στην ενωσιακή προστιθέμενη αξία. Κατ' εξαίρεση, και με την επιφύλαξη του περιοριστικού χαρακτήρα του ορισμού που προβλέπεται στην παράγραφο , τα προϊόντα, τα εξαρτήματα και οι πρώτες ύλες με προέλευση από υπερπόντιες χώρες και εδάφη που συνδέονται με κράτος μέλος, κατά την έννοια του παραρτήματος ΙΙ της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της απόφασης (ΕΕ) 2021/1764 του Συμβουλίου για τη σύνδεση των υπερπόντιων χωρών και εδαφών με την Ευρωπαϊκή Ένωση, θεωρείται ότι έχουν προέλευση από την ΕΕ.

Or. fr

Τροπολογία 422
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία ***που αναφέρεται*** στο άρθρο 3 ***παράγραφος 1***, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία ***κατά την οποία οι τιμές-στόχοι που αναφέρονται*** στο άρθρο 3 ***τεθούν πραγματικά σε ισχύ, και μόνον εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 3***, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση». ***Το άρθρο 4 δεν εφαρμόζεται, καθ' όσο διάστημα αναστέλλεται η εφαρμογή των τιμών-στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 3.***

Or. de

Τροπολογία 423
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία ***που αναφέρεται*** στο άρθρο 3 ***παράγραφος 1***, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία ***κατά την οποία οι τιμές-στόχοι που αναφέρονται*** στο άρθρο 3 ***τεθούν πραγματικά σε ισχύ, και μόνον εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 3***, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση». ***Το άρθρο 4 δεν εφαρμόζεται, καθ' όσο διάστημα αναστέλλεται η εφαρμογή των τιμών-στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 3.***

Or. de

Τροπολογία 424
Luis-Vicenţiu Lazarus

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη ***παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη*** για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών ***μόνο εάν τα*** αυτοκίνητα και ***τα*** ημιφορτηγά «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη ***μπορούν, κατά τον σχεδιασμό συστημάτων χρηματοδοτικής στήριξης*** για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών***, να δίνουν προτεραιότητα σε*** αυτοκίνητα και ημιφορτηγά ***που*** «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση»***, σύμφωνα με τα κριτήρια που θα καθορίσει η Επιτροπή δυνάμει της τρίτης παραγράφου του παρόντος άρθρου***.

Or. en

Τροπολογία 425
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, ***δύο έτη πριν*** από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών ***μόνο εάν τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά*** «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη ***δεν*** παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών ***μηδενικών εκπομπών που δεν*** «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση»***, όπως ορίζεται στο [παράρτημα της πράξης για την επιτάχυνση της βιομηχανικής παραγωγής]***.

Or. en

Τροπολογία 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων ***και ημιφορτηγών*** μόνο εάν τα αυτοκίνητα ***και τα ημιφορτηγά*** «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης, δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων μόνο εάν τα αυτοκίνητα «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. fr

Τροπολογία 427
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Όταν ο παρών κανονισμός θεσπίζει κριτήρια βάσει των οποίων ένα όχημα θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση», τα βασικά κριτήρια ορίζονται στον ίδιο τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή επιτρέπεται να συμπληρώνει, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, μόνο μη ουσιώδεις τεχνικές λεπτομέρειες.

Or. de

Αιτιολόγηση

Τα βασικά κριτήρια βιομηχανικής πολιτικής πρέπει να καθορίζονται από τον ίδιο τον νομοθέτη και δεν επιτρέπεται να παραπέμπονται εξ ολοκλήρου προς ρύθμιση με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων στους εταιρικούς στόλους, τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα που «κατασκευάζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση», όπως ορίζονται, πρέπει να θεωρούνται στρατηγικός μοχλός με διαφοροποιημένη μεθοδολογία υπολογισμού. Στο πλαίσιο αυτό, κάθε νέο όχημα μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας M1, το οποίο θεωρείται μικρό ηλεκτρικό όχημα σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A σημείο 2.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως ορίζεται ανωτέρω, θα υπολογίζεται ως 1,5 στους υπολογισμούς των κρατών μελών για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στους εταιρικούς στόλους τους.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 431
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να	***διαγράφεται·***

εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Τροπολογία 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 433
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό	***διαγράφεται·***

θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Or. en

Τροπολογία 434
Pascal Canfin

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος ***κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι*** «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση»**.**	***Για τους σκοπούς*** του παρόντος ***άρθρου, το κριτήριο*** «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση» ***για την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης για τη διάδοση της χρήσης εταιρικών αυτοκινήτων και ημιφορτηγών συμμορφώνεται με τα ακόλουθα κριτήρια:***
	α) το όχημα συναρμολογείται εντός της Ένωσης·
	β) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος —εξαιρουμένης της μπαταρίας του οχήματος— που προέρχονται από την Ένωση προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος —εξαιρουμένης της μπαταρίας— είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 70 %·
	γ) η μπαταρία έλξης του οχήματος περιέχει τουλάχιστον τρία κύρια συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών, μεταξύ των οποίων τα στοιχεία μπαταρίας, που προέρχονται από την Ένωση·
	δ) η μπαταρία έλξης του οχήματος περιέχει τουλάχιστον πέντε κύρια συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών, μεταξύ των οποίων τα στοιχεία μπαταρίας, το ενεργό υλικό καθόδου και το σύστημα διαχείρισης

μπαταρίας, που προέρχονται από την Ένωση·

ε) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των κατασκευαστικών στοιχείων ηλεκτρονικών συστημάτων μετάδοσης ισχύος ενωσιακής προέλευσης προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των κατασκευαστικών στοιχείων ηλεκτρονικών συστημάτων μετάδοσης ισχύος είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 50 %·

στ) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των βασικών ηλεκτρονικών συστημάτων ενωσιακής προέλευσης προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των βασικών ηλεκτρονικών συστημάτων είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 50 %.

Οι απαιτήσεις που ορίζονται στα στοιχεία δ), ε) και στ) εφαρμόζονται από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων:να προστεθεί η ημερομηνία = τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Κατά παρέκκλιση από τις απαιτήσεις που ορίζονται ανωτέρω, τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα της υποκατηγορίας M1E, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις ενωσιακής προέλευσης:

1. το όχημα συναρμολογείται εντός της Ένωσης·

2. ένα από τα δύο ακόλουθα κριτήρια:

α) ο λόγος της συνολικής τιμής εκ του εργοστασίου των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος —εξαιρουμένης της μπαταρίας του οχήματος— που προέρχονται από την Ένωση προς τη συνολική τιμή εκ του εργοστασίου όλων των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος —εξαιρουμένης της μπαταρίας— είναι ίσος ή μεγαλύτερος από 70 %·ή

β) η μπαταρία έλξης του οχήματος περιέχει τουλάχιστον τρία κύρια συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία

μπαταριών, μεταξύ των οποίων τα στοιχεία μπαταρίας, που προέρχονται από την Ένωση.

Το εν λόγω κριτήριο «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση» θεωρείται ισοδύναμο με το κριτήριο «ενωσιακής προέλευσης» που αναφέρεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) XX.../X... σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου μέτρων για την επιτάχυνση της βιομηχανικής ικανότητας και την απανθρακοποίηση σε στρατηγικούς τομείς.

Or. en

Τροπολογία 435
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό θεωρείται ότι «κατασκευάζεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση». ***Τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνουν τουλάχιστον:*** ***α) τη συμμόρφωση με την ενωσιακή και εθνική φορολογική νομοθεσία και την απουσία πρακτικών φοροδιαφυγής ή επιθετικής φοροαποφυγής εντός της Ένωσης·*** ***β) τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα πρότυπα εργασίας και απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία·*** ***γ) τον σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένης της ελευθερίας του συνεταιρίζεσθαι, του***

δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης, της απαγόρευσης των διακρίσεων, της ίσης μεταχείρισης και της ίσης αμοιβής·

δ) τη συμμόρφωση με την ισχύουσα περιβαλλοντική νομοθεσία της Ένωσης·

ε) την εφαρμογή μέτρων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη στήριξη των στόχων της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα·

στ) τη βιώσιμη και αποδοτική χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για την προώθηση της κυκλικότητας, της δυνατότητας επισκευής, της επαναχρησιμοποίησης και της ανακύκλωσης καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του οχήματος·

ζ) την υπεύθυνη προμήθεια πρώτων υλών και κατασκευαστικών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένης της δέουσας επιμέλειας όσον αφορά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στα ανθρώπινα δικαιώματα σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού·

η) τη συμμόρφωση με τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα για τα ανθρώπινα δικαιώματα και την πρόληψη της αναγκαστικής εργασίας, της παιδικής εργασίας και άλλων μορφών εργασιακής εκμετάλλευσης στην αλυσίδα εφοδιασμού·

θ) τη διαφάνεια όσον αφορά τις επιδόσεις βιωσιμότητας και τις πρακτικές της αλυσίδας εφοδιασμού·

ι) τη συμβολή στην απασχόληση υψηλής ποιότητας, στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και στην κοινωνική συνοχή εντός της Ένωσης.

Or. en

Τροπολογία 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 5, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων ένα ***αυτοκίνητο ή ένα ημιφορτηγό*** θεωρείται ***ότι*** «***κατασκευάζεται*** στην Ευρωπαϊκή Ένωση».	***Τα κριτήρια*** βάσει των οποίων ένα ***όχημα*** θεωρείται «***κατασκευασμένο*** στην Ευρωπαϊκή Ένωση» ***καθορίζονται από κοινού από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο***. ***Μεταξύ των εν λόγω κριτηρίων είναι και η απαίτηση τουλάχιστον το 60 % της μπαταρίας και των ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων να έχουν κατασκευαστεί τοπικά καθώς και ο ρητός αποκλεισμός κατασκευαστών από τρίτες χώρες που λαμβάνουν κρατικές επιδοτήσεις που στρεβλώνουν την εσωτερική αγορά.***

Or. fr

Τροπολογία 437
Pascal Canfin

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Κατόπιν αιτήματος κατασκευαστή οχημάτων, όλα τα PEV, OVC-HEV ή FCV από τον εν λόγω κατασκευαστή οχημάτων μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν, για περίοδο δώδεκα μηνών, τις απαιτήσεις ενωσιακής προέλευσης, εάν ο κατασκευαστής αποδείξει ότι όλα τα PEV, OVC-HEV ή FCV που πληρούν τις απαιτήσεις ενωσιακής προέλευσης και συναρμολογήθηκαν από τον εν λόγω κατασκευαστή οχημάτων κατά την περίοδο μεταξύ 1ης Ιανουαρίου και 31ης Δεκεμβρίου (συμπεριλαμβανομένης) του προηγούμενου έτους αντιπροσωπεύουν ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο από το 85 % του συνολικού αριθμού PEV, OVC-HEV ή FCV από τον ίδιο κατασκευαστή οχημάτων που ταξινομήθηκαν εντός της

Ένωσης κατά την ίδια περίοδο.

Or. en

Τροπολογία 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Κατά τον σχεδιασμό χρηματοδοτικής στήριξης για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις, την ασφάλιση, την επαναφόρτιση ή τη λειτουργία εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα κράτη μέλη παρέχουν κίνητρα για τη χρήση έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης, όπου είναι εφικτό.

Or. en

Τροπολογία 439
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η Επιτροπή αναθέτει στα κράτη μέλη να αξιολογήσουν και να αντιμετωπίσουν τους κανονιστικούς, φορολογικούς και οικονομικούς φραγμούς στην υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων στους εταιρικούς στόλους και να δημοσιεύσουν βέλτιστες πρακτικές εξηλεκτρισμού του στόλου.

Or. en

Τροπολογία 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροποποίηση*
	Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι η χρηματοδοτική στήριξη καθίσταται προσβάσιμη για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις ή την ασφάλιση συμβατικών ποδηλάτων και ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση.

Or. en

Τροποποίηση 441
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροποποίηση*
	Άρθρο 4α
	Στήριξη της έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης
	1. Δεδομένου ότι η έξυπνη επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων είναι ζωτικής σημασίας για την ενοποίηση του συστήματος καθαρής ηλεκτρικής ενέργειας, τα κράτη μέλη στηρίζουν και ενθαρρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων να υιοθετήσουν ηλεκτρικά οχήματα και σχετικές υποδομές επαναφόρτισης ικανές για έξυπνη και/ή αμφίδρομη φόρτιση.
	2. Προκειμένου να μειωθεί περαιτέρω το συνολικό κόστος κυριότητας οχημάτων μηδενικών εκπομπών, η έξυπνη φόρτιση προωθείται ως προκαθορισμένη λειτουργία φόρτισης.
	3. Προκειμένου να προωθηθεί η διάδοση της χρήσης της έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης μεταξύ των εταιρικών στόλων, τα κράτη μέλη υποστηρίζουν και

ενθαρρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων να διενεργήσουν ανάλυση σχετικά με το κόστος και τα οφέλη της ανάπτυξης λύσεων έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης στους στόλους τους. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να στηρίξουν την έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση μέσω ειδικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων.

4. Η Επιτροπή θα πρέπει να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να καταστήσουν τις λειτουργίες V2G όσο το δυνατόν απλούστερες για τις εταιρείες και να δημοσιεύσουν βέλτιστες πρακτικές διοικητικού χειρισμού των χρηματοδοτικών ροών V2G για τους στόλους.

5. Προκειμένου να πλαισιώσουν την εν λόγω μετάβαση και να βελτιώσουν την ενημέρωση των καταναλωτών, τα κράτη μέλη παρέχουν στις εταιρείες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ειδικούς παιδαγωγικούς συμβούλους για να εξηγήσουν τα οφέλη των τεχνολογιών έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης.

6. Οι εταιρείες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού μπορούν επίσης να επωφεληθούν από την υπηρεσία αυτή, κατόπιν αιτήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

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.

Τροπολογία 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 4α
	Χρηματοδοτική στήριξη για μια ανταγωνιστική και οικονομικά προσιτή αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών
	1. Από τις... [δύο έτη πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1], τα κράτη μέλη θεσπίζουν μέτρα για τη στήριξη της ανάπτυξης ανταγωνιστικής αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, στα οποία συμπεριλαμβάνονται, κατά περίπτωση:
	α) υψηλότερα αφορολόγητα ανώτατα όρια απόσβεσης και χρονοδιαγράμματα επιτάχυνσης της απόσβεσης για οχήματα μηδενικών εκπομπών που διατίθενται στην αγορά από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά τους·
	β) στοχευμένα κίνητρα, πριμοδοτήσεις ή καθεστώτα στήριξης για διορθωτικές ενέργειες σε οχήματα με μεγάλο αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων και τη μετασκευή μπαταριών, με στόχο τη βελτίωση της οικονομικής προσιτότητας και την ενίσχυση της πρόσβασης στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών για τα ευάλωτα νοικοκυριά και κοινότητες.
	2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέτρα που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος άρθρου σχεδιάζονται και εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει

διακρίσεις με σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης μιας εύρυθμα λειτουργούσας, συμπεριληπτικής αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, προσβάσιμης σε όλα τα τμήματα καταναλωτών.

Or. en

Τροπολογία 443
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 4β
	Στήριξη της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών
	1. Δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών είναι ταχύτερος για τα εταιρικά οχήματα απ' ό,τι για τα ιδιωτικά οχήματα, ο παρών κανονισμός προωθεί επίσης τη διάδοση της χρήσης μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.
	2. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικά μέτρα και ειδικά μέσα για τη στήριξη των αγοραστών μεταχειρισμένων προϊόντων.
	3. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνονται να θέσουν σε εφαρμογή προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης με στόχο τα μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Τα σχετικά ευρωπαϊκά ή εθνικά χρηματοδοτικά προγράμματα θα πρέπει να στηρίζουν τη διάδοση της χρήσης μεταχειρισμένων προϊόντων.
	4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα μπορούσε επίσης να προωθήσει την ευρωπαϊκή τυποποιημένη υποβολή στοιχείων για ορισμένους δείκτες, όπως η υγεία των μπαταριών, που συνδέονται με οχήματα τα οποία ανήκουν σε φορείς

εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων, προτού τα εν λόγω οχήματα καταλήξουν στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων.

5. Προκειμένου να παρακολουθεί την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη του στόχου της διαθεσιμότητας οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα δημοσιεύσει ειδική μελέτη για την ανάλυση της προόδου ανά κράτος μέλος μέσω ειδικών δεικτών, όπως το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στις ταξινομήσεις μεταχειρισμένων οχημάτων και η μέση ηλικία των εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών που εισέρχονται στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων.

Or. en

Τροπολογία 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 4β
	Σχέδια βιώσιμης κινητικότητας του εταιρικού στόλου
	1. Οι μεγάλες επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται εταιρικούς στόλους οχημάτων εντός της Ένωσης καταρτίζουν, εγκρίνουν και εφαρμόζουν εταιρικό σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας του στόλου.
	2. Το εταιρικό σχέδιο κινητικότητας του στόλου καθορίζει τη στρατηγική και μετρήσιμες δράσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον στόλο και τις δραστηριότητες κινητικότητας της επιχείρησης, καθώς και για τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

3. Το εταιρικό σχέδιο κινητικότητας στόλου καλύπτει τουλάχιστον:

α) τη σύνθεση και το μέγεθος του εταιρικού στόλου της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που ανήκουν, μισθώνονται ή χρησιμοποιούνται με άλλον τρόπο από την επιχείρηση·

β) αξιολόγηση των αναγκών κινητικότητας της επιχείρησης και των προτύπων χρήσης των οχημάτων·

γ) ποσοτικοποιημένους στόχους και μέτρα για την αύξηση του μεριδίου των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στον εταιρικό στόλο·

δ) μέτρα για τη μείωση των συνολικών διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων και τη βελτιστοποίηση της χρήσης του στόλου·

ε) μέτρα για την προώθηση εναλλακτικών λύσεων βιώσιμης κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων μεταφορών, των υπηρεσιών κινητικότητας διαμοιρασμού, της ενεργού κινητικότητας, της χρήσης συμβατικών ποδηλάτων και ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, και των σιδηροδρομικών μεταφορών, κατά περίπτωση·

ζ) πολιτικές προμηθειών και χρηματοδοτικής μίσθωσης που ευθυγραμμίζονται με τους στόχους του παρόντος κανονισμού·

η) μέτρα για την παρακολούθηση, την υποβολή στοιχείων και την επαλήθευση της προόδου όσον αφορά την εφαρμογή του σχεδίου.

4. Το εταιρικό σχέδιο κινητικότητας του στόλου περιλαμβάνει, κατά περίπτωση και αναλογικά, ενδιάμεσα ορόσημα για το 2030 και το 2035 και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

5. Οι μεγάλες επιχειρήσεις εγκρίνουν το πρώτο οικείο εταιρικό σχέδιο κινητικότητας του στόλου το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και στη

συνέχεια επανεξετάζουν και επικαιροποιούν το σχέδιο τουλάχιστον ανά τριετία.

6. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις υποβάλλουν τα εταιρικά τους σχέδια κινητικότητας του στόλου και τυχόν μεταγενέστερες επικαιροποιήσεις τους στην αρμόδια εθνική αρχή.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές παρέχουν καθοδήγηση και, κατά περίπτωση, τυποποιημένα υποδείγματα για τη διευκόλυνση της προετοιμασίας και της υποβολής στοιχείων σχετικά με τα εταιρικά σχέδια κινητικότητας του στόλου.

8. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 5 για τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων υποβολής στοιχείων, δεικτών και υποδειγμάτων για τα εταιρικά σχέδια κινητικότητας του στόλου.

Or. en

Τροπολογία 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος	

κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.	
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.	
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	

και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Τροπολογία 447
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην	

εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το παρόν άρθρο θα πρέπει να διαγραφεί σε ευθυγράμμιση με τη διαγραφή του άρθρου 4. Δεδομένου ότι η κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητα αφορά

διάταξη που εγείρει ανησυχίες σχετικά με την επικουρικότητα και παρεμβαίνει αδικαιολόγητα στα καθεστώτα στήριξης των κρατών μελών,

δεν χρειάζεται να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

Τροπολογία 448
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.	
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.	
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.	

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το παρόν άρθρο θα πρέπει να διαγραφεί ως επακόλουθη τροποποίηση μετά τη διαγραφή του άρθρου 4, το οποίο καταργεί την υποκείμενη εξουσιοδότηση για κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Ελλείψει ουσιαστικής εξουσιοδότησης, η εν λόγω διαδικαστική διάταξη δεν είναι πλέον αναγκαία.

Τροπολογία 449
Urmas Paet

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Τροπολογία 450
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.	
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.	
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.	
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό	

Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Τροπολογία 451
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 5	***διαγράφεται·***
Άσκηση της εξουσιοδότησης	
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.	
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη	

ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος	***διαγράφεται·***

άρθρου.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο ***5*** παράγραφος ***3*** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].	2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο ***4β*** παράγραφος ***8*** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο ***5*** παράγραφος ***3*** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.	3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο ***4β*** παράγραφος ***8*** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Or. en

Τροπολογία 457
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	α) Η Επιτροπή εκδίδει, κατά περίπτωση, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον περαιτέρω προσδιορισμό εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με τις απαιτήσεις διαφάνειας, προσβασιμότητας και διαλειτουργικότητας για τις πληροφορίες που σχετίζονται με την κατάσταση της υγείας των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542 και τα σχετικά διεθνή πρότυπα.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνωμόνων που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2026 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.	***διαγράφεται·***

Or. en

Τροπολογία 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 — παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου ***5*** παράγραφος ***3*** τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.	6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου ***4β*** παράγραφος ***8*** τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Or. en

Τροπολογία 462
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6α. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει εθνικό σχέδιο εφαρμογής στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που εφαρμόζονται ή σχεδιάζονται για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, μέτρων για τη στήριξη της οικονομικής προσιτότητας, της ανάπτυξης της αγοράς μεταχειρισμένων προϊόντων και της διαφάνειας. Η υποβολή στοιχείων από τα κράτη μέλη περιλαμβάνει πληροφορίες

	σχετικά με:
	α) τη διαθεσιμότητα μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών·
	β) μέτρα για τη στήριξη της οικονομικής προσιτότητας και της προσβασιμότητας λύσεων κινητικότητας μηδενικών εκπομπών·
	γ) τη διαθεσιμότητα διαφανών πληροφοριών στους καταναλωτές σχετικά με την κατάσταση της υγείας των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, χωρίς πρόσθετο κόστος.

Or. en

Τροπολογία 463
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 6	***διαγράφεται·***
Παρακολούθηση και υποβολή στοιχείων	
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω	

κατηγορίες.

Or. en

Τροπολογία 464
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος ***υποβάλλει*** στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται ***τα μέτρα που έχει θεσπίσει και*** τα μέτρα που ***σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού***.	***Το αργότερο*** έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028***,*** και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος***, αφού κοινοποιήσει την εθνική του στρατηγική, παρέχει*** στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται ***λεπτομερώς τόσο*** τα μέτρα που ***ήδη εφαρμόζονται όσο και εκείνα που προτίθεται να θεσπίσει σύμφωνα με τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό***.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως ***τις 28 Φεβρουαρίου 2028*** και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει ***για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού***.	Έως ***το 2030,*** και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει***, όπως ορίζεται στο άρθρο 3***.

Or. en

Τροπολογία 466
Jacek Ozdoba
εξ ονόματος της Ομάδας ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για ***την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού***.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028**,** και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος ***μπορεί να*** υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για ***τον περιορισμό των εκπομπών από τους εταιρικούς στόλους αυτοκινήτων***.

Or. en

Τροπολογία 467
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος ***μπορεί να*** υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 468
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει ***για την επίτευξη των εθνικών στόχων*** που ορίζονται στο παράρτημα ***του παρόντος κανονισμού***.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει ***, λαμβάνοντας υπόψη τους ενδεικτικούς εθνικούς στόχους*** που ορίζονται στο παράρτημα ***ως σημεία αναφοράς για τη στήριξη της προόδου προς την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία ευθυγραμμίζει την παρακολούθηση και την υποβολή στοιχείων με τον ενδεικτικό χαρακτήρα των εθνικών στόχων, διασφαλίζοντας ότι τα εθνικά σχέδια και η υποβολή στοιχείων χρησιμεύουν για τη στήριξη και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων της οδηγίας και όχι για την απόδειξη της συμμόρφωσης με δεσμευτικές υποχρεώσεις. Διαφυλάσσει τη διαφάνεια και την παρακολούθηση, αποφεύγοντας παράλληλα τη δυσανάλογη επιβάρυνση της διακυβέρνησης. Διευκρινίζει επίσης ότι η υποβολή στοιχείων θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τα οχήματα που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, κατά περίπτωση, σύμφωνα με μια τεχνολογικά ανοικτή προσέγγιση.

Τροπολογία 469
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο ***σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 6α,*** στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των ***μη δεσμευτικών*** εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να στηρίξει τα κράτη μέλη στην ανάπτυξη εθνικών σχεδίων, η Επιτροπή θα πρέπει να τους παράσχει καθοδήγηση παρόμοια με την καθοδήγηση που παρείχε για την ανάπτυξη εθνικών πλαισίων πολιτικής στο πλαίσιο του κανονισμού AFIR.

Τροπολογία 470
Markus Ferber

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει ***ώστε να καταβάλει προσπάθειες*** για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή ***εθνικό σχέδιο*** στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	***1.*** Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή ***προσχέδιο του εθνικού του σχεδίου*** στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού. ***Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει συνοχή μεταξύ του προσχεδίου του εθνικού του σχεδίου και***

του επικαιροποιημένου ολοκληρωμένου εθνικού σχεδίου για την ενέργεια και το κλίμα που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999.

Or. en

Τροπολογία 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού. ***Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει επίσης ειδική ενότητα στην οποία περιγράφονται τα μέτρα που έχουν σχεδιαστεί ή εγκριθεί για την ανάπτυξη της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην επικράτειά τους, τα οποία καλύπτουν τουλάχιστον:*** ***i) μέτρα για τη στήριξη της διαθεσιμότητας και της οικονομικής προσιτότητας των μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, όπως φορολογικά κίνητρα·*** ***ii) μέτρα για τη στήριξη συστημάτων κοινωνικής μίσθωσης, μεταξύ άλλων με βάση τα μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών και, κατά περίπτωση, μέσω της χρήσης των διαθέσιμων χρηματοδοτικών μέσων της Ένωσης, ιδίως του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/955·*** ***iii) μέτρα για τη στήριξη της διάδοσης***

	της χρήσης μετασκευασμένων εμπορικών ελαφρών οχημάτων για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και πολύ μικρές επιχειρήσεις·
	iv) μέτρα για τη στήριξη της ανάπτυξης υποδομών επαναφόρτισης που θα είναι προσβάσιμες στους χρήστες μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 473
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.
	Τα εθνικά σχέδια καθορίζουν μέτρα για τις εταιρείες, πέρα από το πλαίσιο των μεγάλων επιχειρήσεων, με σκοπό την προώθηση της υιοθέτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών και την ενθάρρυνση της πολυτροπικότητας, όπως συστήματα κοινωνικής μίσθωσης για μικρά ηλεκτρικά οχήματα, χρηματοδοτική μίσθωση εταιρικών ποδηλάτων και προϋπολογισμοί κινητικότητας που ενθαρρύνουν τη χρήση των δημόσιων μεταφορών, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εξελισσόμενες απαιτήσεις ιδιωτικής και εταιρικής κινητικότητας με βιώσιμο τρόπο.

Or. en

Αιτιολόγηση

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.

Τροπολογία 474
Rosa Serrano Sierra

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που έχει θεσπίσει και τα μέτρα που σκοπεύει να εφαρμόσει για την επίτευξη των εθνικών στόχων που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού. ***Τα εθνικά σχέδια περιλαμβάνουν αξιολόγηση των υποδομών επαναφόρτισης και της δυναμικότητας του δικτύου στους μείζονες συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως οι αερολιμένες.***

Τροπολογία 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α.Τα εθνικά σχέδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
	α) αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης του εθνικού φορολογικού καθεστώτος για τα εταιρικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τη στήριξη της διάδοσης της χρήσης εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών·
	β) αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της εθνικής αγοράς όσον αφορά τα εταιρικά οχήματα μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων·
	γ) πολιτικές και μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, τα οποία παρατίθενται χωριστά ως βραχυπρόθεσμα μέτρα (εντός 12 μηνών) και πιο μακροπρόθεσμα μέτρα (έως 5 έτη), συμπεριλαμβανομένου ενός συστήματος οικονομικών κυρώσεων σε περίπτωση που οι μεγάλες επιχειρήσεις δεν λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να αυξήσουν το μερίδιό τους σε νέα εταιρικά οχήματα μηδενικών εκπομπών·
	δ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να διασφαλιστεί η κάλυψη των αναγκών σε υποδομές επαναφόρτισης για εταιρικά οχήματα μηδενικών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τη φόρτιση στον χώρο εργασίας και στο σπίτι, παρέχοντας

κίνητρα για την ανάπτυξη λύσεων έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης·

ε) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για την προώθηση της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
εξ ονόματος της Ομάδας S&D

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Τα εθνικά σχέδια περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
	α) αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της εθνικής αγοράς όσον αφορά τα εταιρικά οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων·
	β) αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και της μελλοντικής εξέλιξης του εθνικού φορολογικού καθεστώτος για τα εταιρικά οχήματα·
	γ) τις πολιτικές και τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, τα οποία αναφέρονται χωριστά ως βραχυπρόθεσμα μέτρα (εντός 12 μηνών) και πιο μακροπρόθεσμα μέτρα (έως 5 έτη)·
	δ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να διασφαλιστεί η κάλυψη των αναγκών σε υποδομές επαναφόρτισης για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τη φόρτιση στον χώρο εργασίας και στο σπίτι, συμπεριλαμβανομένης της στήριξης των φορέων εκμετάλλευσης στόλου οχημάτων

	και δικτύου, με στόχο τη διάδοση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων και των σχετικών υποδομών επαναφόρτισης που παρέχουν τη δυνατότητα έξυπνης και/ή αμφίδρομης φόρτισης.
	ε) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για την προώθηση της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 477
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Κατά την κατάρτιση των κατευθυντήριων γραμμών της Ένωσης και την αξιολόγηση των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης, η Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη προσοχή στα νησιωτικά κράτη μέλη, τις εξόχως απόκεντρες περιοχές και τα νησιωτικά εδάφη που αντιμετωπίζουν διαρθρωτικούς περιορισμούς όσον αφορά τις μεταφορές και την ενεργειακή συνδεσιμότητα. Η Επιτροπή διευκολύνει την πρόσβαση των εν λόγω εδαφών σε χρηματοδοτικά μέσα της Ένωσης που στηρίζουν τις υποδομές φόρτισης, τα έξυπνα δίκτυα, την ενσωμάτωση της ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την ανάπτυξη στόλου μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1β. Η Επιτροπή αξιολογεί τα προσχέδια των εθνικών σχεδίων και μπορεί να εκδίδει συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Οι συστάσεις αυτές εκδίδονται το αργότερο έξι μήνες από την υποβολή των προσχεδίων των εθνικών σχεδίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω συστάσεις μπορούν, ειδικότερα, να αφορούν την επάρκεια και τη στόχευση των πολιτικών και των μέτρων που σχετίζονται με τους εθνικούς στόχους.

Or. en

Τροπολογία 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1γ. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει δεόντως υπόψη τυχόν συστάσεις της Επιτροπής, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1β, και υποβάλλει τελικό εθνικό σχέδιο στην Επιτροπή το αργότερο εννέα μήνες από την υποβολή του προσχεδίου του εθνικού σχεδίου του, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Or. en

Τροπολογία 480
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια ***κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει*** στην	***Το αργότερο*** έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031, και στη συνέχεια ***ανά διετία, τα κράτη μέλη υποβάλλουν*** στην Επιτροπή

Επιτροπή ***τον συνολικό*** αριθμό των ***νέων*** εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά ***του*** κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, ***χωριστά για*** αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, ***καθώς και το μερίδιο των*** οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	***έκθεση σχετικά με τον αθροιστικό*** αριθμό των εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν ***για πρώτη φορά και καταγράφηκαν*** από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά ***τους*** κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, ***αναλυτικά κατά επιβατικά*** αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, ***μαζί με τα αντίστοιχα ποσοστά*** οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών***,*** ***συμπεριλαμβανομένων εκείνων που κινούνται με καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών,*** σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες ***οχημάτων***.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	***Τρία έτη μετά την υποβολή του εθνικού σχεδίου,*** και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες. ***Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μηχανισμό ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.***

Or. en

Τροπολογία 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου ***2031*** και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	***2.*** Έως τις 28 Φεβρουαρίου ***του έτους μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού,*** και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.

Or. en

Τροπολογία 483
Isabelle Le Callennec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου ***2031*** και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου ***του 2028*** και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες. ***Έως το τέλος Ιουλίου του 2028, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα κράτη μέλη και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τους οικονομικούς φορείς στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας,***

	σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Με βάση τα εθνικά σχέδια και το αποτέλεσμα της εν λόγω διαβούλευσης, η Επιτροπή δημοσιεύει ενδεικτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον προσδιορισμό αποτελεσματικών μέσων δημόσιας πολιτικής.

Or. en

Τροπολογία 484
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες***, καθώς και δεδομένα σχετικά με τον αριθμό των εταιρικών ποδηλάτων που αποκτήθηκαν μέσω καθεστώτων χρηματοδοτικής στήριξης για αγορά και χρηματοδοτική μίσθωση.***

Or. en

Τροπολογία 485
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος

προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.

προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες***, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών τα οποία ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 29, 29α και 31 της εν λόγω οδηγίας και στις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία ευθυγραμμίζει την παρακολούθηση και την υποβολή στοιχείων με τον ενδεικτικό χαρακτήρα των εθνικών στόχων, διασφαλίζοντας ότι τα εθνικά σχέδια και η υποβολή στοιχείων χρησιμεύουν για τη στήριξη και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων της οδηγίας και όχι για την απόδειξη της συμμόρφωσης με δεσμευτικές υποχρεώσεις. Διαφυλάσσει τη διαφάνεια και την παρακολούθηση, αποφεύγοντας παράλληλα τη δυσανάλογη επιβάρυνση της διακυβέρνησης. Διευκρινίζει επίσης ότι η υποβολή στοιχείων θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τα οχήματα που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, κατά περίπτωση, σύμφωνα με μια τεχνολογικά ανοικτή προσέγγιση.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος***, χωριστά***	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος

για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ***σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες***.	***προσδιορίζοντας τον αριθμό των αυτοκινήτων*** καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

Or. fr

Τροπολογία 487
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων ***μηδενικών και χαμηλών εκπομπών*** σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων ***που χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές*** σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.

Or. en

Τροπολογία 488
Jacek Ozdoba
εξ ονόματος της Ομάδας ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος ***μπορεί να*** προσδιορίζει και ***να*** διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις

προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.

στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.

Or. en

Τροπολογία 489
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος προσδιορίζει και διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2031 και στη συνέχεια κάθε έτος, κάθε κράτος μέλος ***μπορεί να*** προσδιορίζει και ***να*** διαβιβάζει στην Επιτροπή τον συνολικό αριθμό των νέων εταιρικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις στην επικράτειά του κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, χωριστά για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, καθώς και το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σε καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες.

Or. en

Τροπολογία 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Για κάθε ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που

	ταξινομείται ως εταιρικό όχημα στην επικράτειά του. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν την επωνυμία της νομικής οντότητας που ταξινομεί το όχημα, τις ειδικές εκπομπές CO_2, τη μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας και τον τύπο του συστήματος μετάδοσης ισχύος, όπως ορίζεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

Or. en

Τροπολογία 491
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Για κάθε ημερολογιακό έτος, κάθε κράτος μέλος καταγράφει πληροφορίες για κάθε καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο και για κάθε καινούργιο ελαφρύ επαγγελματικό όχημα που ταξινομείται ως εταιρικό όχημα στην επικράτειά του. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν την επωνυμία της νομικής οντότητας που καταχωρίζει το όχημα, τις ειδικές εκπομπές CO_2, τη μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας και τον τύπο του συστήματος μετάδοσης ισχύος, όπως ορίζεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

Or. en

Τροπολογία 492
Merja Kyllönen

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Κατά την κατάρτιση των εθνικών τους

	σχεδίων, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης την κατάλληλη συμμετοχή των περιφερειακών και τοπικών αρχών, λαμβάνουν υπόψη τις περιφερειακές και τοπικές συνθήκες, δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, ιδίως όσον αφορά τις υποδομές φόρτισης, και τηρούν την αρχή της επικουρικότητας, εξασφαλίζοντας επαρκή περιθώρια ευελιξίας για τις επιλογές εφαρμογής σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι προτεινόμενες προσθήκες αφορούν ευρύτερες αρχές εφαρμογής, τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και εδαφικές παραμέτρους.

Τροπολογία 493
Rosa Serrano Sierra

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής στοιχείων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τον συντονισμό μεταξύ του παρόντος κανονισμού, του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 και των εθνικών σχεδίων ανάπτυξης δικτύων.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Το αργότερο έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028, και στη συνέχεια ανά διετία, τα κράτη μέλη αξιολογούν επίσης τον οικονομικό αντίκτυπο του κανονισμού στις εταιρείες του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και διαβιβάζουν τα εν λόγω δεδομένα στην Επιτροπή, η οποία τα λαμβάνει υπόψη σε περίπτωση αναθεώρησης του κανονισμού.

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή αξιολογεί ανά διετία τον αντίκτυπο της εν λόγω νομοθεσίας στον τομέα του εταιρικού στόλου και αξιολογεί την ανάπτυξη της αγοράς μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις αλλαγές στην υπολειμματική αξία των ηλεκτρικών οχημάτων. Υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα βασικά πορίσματά της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Όταν η αξιολόγηση αυτή αποκαλύπτει δυσανάλογες επιπτώσεις ή σημαντικές δυσκολίες εφαρμογής, η Επιτροπή προτείνει αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

Or. fr

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή αξιολογεί ανά διετία τον άμεσο και έμμεσο αντίκτυπο του σε ΜΜΕ, σε πολύ μικρές επιχειρήσεις και ιδιώτες καταναλωτές, και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα βασικά πορίσματά της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Όταν η αξιολόγηση αυτή αποκαλύπτει δυσανάλογες επιπτώσεις ή σημαντικές δυσκολίες εφαρμογής, η Επιτροπή προτείνει αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

Or. fr

Τροπολογία 497
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Προκειμένου να διασφαλιστεί η εξαίρεση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) και των φυσικών προσώπων από το πεδίο εφαρμογής, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα συγκεκριμένα σημεία δεδομένων:
	α.Καθεστώς του υπευθύνου ταξινόμησης:Αν η οντότητα υπό την επωνυμία της οποίας έχει ταξινομηθεί το όχημα είναι μεγάλη επιχείρηση ή ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός (π.χ. εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης ή ενοικίασης).
	β.Καθεστώς του τελικού χρήστη:Όταν ο ο υπεύθυνος ταξινόμησης είναι ενδιάμεσος

	χρηματοπιστωτικός οργανισμός, το καθεστώς του μισθωτή ή του τελικού χρήστη καταγράφεται ως:
	i.μεγάλη επιχείρηση·
	ii.πολύ μικρή επιχείρηση·
	iii.μικρή επιχείρηση·
	iv.μεσαία επιχείρηση·
	v.φυσικό πρόσωπο.
	Ο παρονομαστής για τους στόχους συμμόρφωσης περιλαμβάνει μόνο οχήματα στα οποία ο υπεύθυνος ταξινόμησης και ο τελικός χρήστης προσδιορίζονται ως μεγάλες επιχειρήσεις.
	Or. en

Τροπολογία 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2β.Προκειμένου να διασφαλιστεί η εξαίρεση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) και των φυσικών προσώπων από το πεδίο εφαρμογής, τα κράτη μέλη καταγράφουν τα ακόλουθα συγκεκριμένα σημεία δεδομένων:
	i) καθεστώς του υπευθύνου ταξινόμησης:αν η οντότητα υπό την επωνυμία της οποίας έχει ταξινομηθεί το όχημα είναι μεγάλη επιχείρηση ή ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός·
	ii) καθεστώς του τελικού χρήστη:όταν ο υπεύθυνος ταξινόμησης είναι ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός, το καθεστώς του μισθωτή ή του τελικού χρήστη καταγράφεται ως:
	α) μεγάλη επιχείρηση·
	β) πολύ μικρή επιχείρηση·

	γ) μικρή επιχείρηση·
	δ) μεσαία επιχείρηση·
	δ) φυσικό πρόσωπο.
	Ο παρονομαστής για τη συμμόρφωση με τους εθνικούς στόχους περιλαμβάνει μόνο οχήματα στα οποία ο υπεύθυνος ταξινόμησης ή ο τελικός χρήστης είναι μεγάλη επιχείρηση.

Or. en

Τροπολογία 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2γ. Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη καθορίζουν και διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που συλλέγονται βάσει των παραγράφων 3 και 4 σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα διαβιβάζονται σε τυποποιημένο ψηφιακό μορφότυπο που καθορίζεται από την Επιτροπή.

Or. en

Τροπολογία 500
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη καθορίζουν και διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που συλλέγονται βάσει των παραγράφων 1 και 2 σχετικά με το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Τα δεδομένα

	διαβιβάζονται σε τυποποιημένο ψηφιακό μορφότυπο που καθορίζεται από την Επιτροπή.

Or. en

Τροπολογία 501
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η Επιτροπή τηρεί δημόσια προσβάσιμο μητρώο των δεδομένων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη δυνάμει του παρόντος άρθρου.Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιεύει για κάθε κράτος μέλος:
	α. τον συνολικό αριθμό νέων εταιρικών ταξινομήσεων από μεγάλες επιχειρήσεις·
	β. το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στις εν λόγω ταξινομήσεις·
	γ. την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη των εθνικών στόχων που καθορίζονται στο παράρτημα.

Or. en

Τροπολογία 502
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την ορθότητα και την πληρότητα των δεδομένων που διαβιβάζονται και παρέχουν ένα σημείο επαφής στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αντιμετώπιση σφαλμάτων ή

παραλείψεων.

Or. en

Τροπολογία 503
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2 στ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των απαιτήσεων και των παραμέτρων δεδομένων του εν λόγω πλαισίου υποβολής στοιχείων.

Or. en

Τροπολογία 504
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6α
	1) Τα εθνικά σχέδια περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
	α) αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς όσον αφορά τη διάδοση της χρήσης εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων·
	β) αξιολόγηση των διαφόρων τύπων εταιρικών στόλων, ιδίως όσον αφορά τη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, τα μέτρα που εφαρμόζονται ήδη και τις

προκλήσεις που αντιμετωπίζουν·

γ) τις πολιτικές και τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 3, εξαιρουμένης της χρήσης ειδικών ανά εταιρεία στόχων·

δ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για την αντιμετώπιση των φραγμών στη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων·

ε) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για να διασφαλιστεί η κάλυψη των αναγκών σε υποδομές επαναφόρτισης για τους διάφορους τύπους εταιρικών στόλων, μεταξύ άλλων για κόμβους κινητικότητας, όπως αερολιμένες, σιδηροδρομικούς σταθμούς και αμαξοστάσια ημιφορτηγών·

στ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για την προετοιμασία του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας για την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης ενέργειας·

ζ) μέτρα που σχεδιάζονται ή εγκρίνονται για την προώθηση της αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

2) Κάθε κράτος μέλος θέτει στη διάθεση του κοινού το προσχέδιο του εθνικού του σχεδίου και διασφαλίζει ότι παρέχεται στο κοινό και στα ενδιαφερόμενα μέρη εγκαίρως πραγματική δυνατότητα συμμετοχής στην κατάρτιση των εθνικών σχεδίων.

3) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές προς τα κράτη μέλη σχετικά με μέτρα διευκόλυνσης για την επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης εταιρικών οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και συστάσεις σχετικά με τη μεταρρύθμιση του δημοσιονομικού πλαισίου και βέλτιστες πρακτικές που έχουν εντοπιστεί σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση για διάφορους τύπους εταιρικών στόλων, καθώς και μέτρα για τη στήριξη της

αγοράς μεταχειρισμένων. Κατά την κατάρτιση και την επικαιροποίηση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διασφαλίζει ότι τα μέτρα είναι διαφοροποιημένα, αναλογικά και τεκμηριωμένα, λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά επιχειρησιακά, τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά διακριτών κατηγοριών εταιρικών στόλων.

Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή που αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Η επιτροπή διευκολύνει τον συντονισμό και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και διατυπώνει παρατηρήσεις για την ανάπτυξη και την επικαιροποίηση των κατευθυντήριων γραμμών που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο, λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλομορφία των εθνικών αγορών και της σύνθεσης των στόλων. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διασφαλίζει τη διαρθρωμένη και αδιάλειπτη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στην κατάρτιση και την επικαιροποίηση των κατευθυντήριων γραμμών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να στηριχθούν τα κράτη μέλη στην ανάπτυξη εθνικών σχεδίων, προτείνουμε να τους παρασχεθεί περισσότερη καθοδήγηση παρόμοια με την καθοδήγηση που παρασχέθηκε για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής του κανονισμού AFIR. Αυτό περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την παροχή καθοδήγησης σχετικά με τον τρόπο αξιολόγησης της αγοράς εταιρικού στόλου και τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοστούν.

Τροπολογία 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6α

Ενημέρωση του κοινού, επικοινωνία και προβολή

1. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τα προσχέδια των εθνικών σχεδίων, τις συστάσεις της και το τελικό εθνικό σχέδιο και τα επικαιροποιεί σε ειδική ιστοσελίδα του ιστοτόπου της.

2. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί και επικαιροποιεί τα δεδομένα που συλλέγονται δυνάμει των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 6 σε έναν ενιαίο ιστότοπο σε ανοικτούς και μηχαναγνώσιμους μορφότυπους, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι οποίοι επιτρέπουν την ταξινόμηση, την αναζήτηση, την εξαγωγή, τη σύγκριση και την επαναχρησιμοποίηση των δεδομένων.

3. Τα κράτη μέλη υλοποιούν δράσεις πληροφόρησης και επικοινωνίας με στόχο:

α) μεγάλες επιχειρήσεις που περιγράφουν όλα τα είδη χρηματοδοτικής στήριξης που διατίθενται σε μεγάλες επιχειρήσεις για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την ενοικίαση, την αγορά με δόσεις, την ασφάλιση, την επαναφόρτιση ή τη λειτουργία εταιρικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών·

β) το ευρύ κοινό όσον αφορά τα μέτρα και τη χρηματοδοτική στήριξη που διατίθενται για την ανάπτυξη ανταγωνιστικής αγοράς μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 506
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6α
	Συμμόρφωση
	Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού από μεγάλες επιχειρήσεις και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
	Έως τις [να εισαχθεί ημερομηνία], και στη συνέχεια κάθε έτος, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν κατάλογο των μεγάλων επιχειρήσεων που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τη φύση και την έκταση της μη συμμόρφωσης.

Or. en

Τροπολογία 507
Volker Schnurrbusch

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6α
	Έκθεση της Επιτροπής
	Έως [να συμπληρωθεί η ημερομηνία: 3 έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση του άμεσου και έμμεσου οικονομικού αντικτύπου του παρόντος κανονισμού στις ΜΜΕ υπό το πρίσμα των στόχων που επιδιώκει και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα κύρια πορίσματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το

Συμβούλιο.

Or. de

Τροπολογία 508
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6α
	Έκθεση της Επιτροπής
	Έως [να συμπληρωθεί η ημερομηνία: 3 έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση του άμεσου και έμμεσου οικονομικού αντικτύπου του παρόντος κανονισμού στις ΜΜΕ υπό το πρίσμα των στόχων που επιδιώκει και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα κύρια πορίσματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Or. de

Τροπολογία 509
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6α
	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή αξιολογεί τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στη διαθεσιμότητα και την οικονομική προσιτότητα των μεταχειρισμένων οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε όλα τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των εισαγωγών από τρίτες χώρες, και αξιολογεί κατά

	πόσον απαιτούνται πρόσθετα μέτρα για τη διασφάλιση ισορροπημένης πρόσβασης στην αγορά εντός της Ένωσης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι μικρότερες και περιφερειακές αγορές εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις ροές μεταχειρισμένων οχημάτων. Χωρίς επαρκή διαθεσιμότητα μεταχειρισμένων, η μετάβαση ενέχει τον κίνδυνο να δημιουργήσει άνιση πρόσβαση σε λύσεις καθαρής κινητικότητας μεταξύ των κρατών μελών.

Τροπολογία 510
Zala Tomašič

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6β
	Έως τις... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία: 2 έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση του άμεσου και έμμεσου οικονομικού αντικτύπου του παρόντος κανονισμού στις ΜΜΕ και στους ιδιώτες καταναλωτές υπό το πρίσμα των στόχων που επιδιώκει και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα κύρια πορίσματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι ΜΜΕ βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε μισθωμένα και ενοικιαζόμενα οχήματα και επηρεάζονται έμμεσα από τον παρόντα κανονισμό. Οι πάροχοι μετακινήσεων που είναι ΜΜΕ, όπως οι εταιρείες εφοδιαστικής, συχνά προμηθεύουν μεγαλύτερους στόλους και εμπίπτουν επίσης έμμεσα στο πεδίο εφαρμογής. Ο κανονισμός θα επηρεάσει σημαντικά τις ΜΜΕ, γεγονός που απαιτεί διεξοδική ανάλυση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι καταναλωτές επηρεάζονται επίσης, καθώς οι περισσότεροι πελάτες ενοικίασης είναι ιδιώτες και τα οχήματα που

χρηματοδοτούνται από τους καταναλωτές ταξινομούνται συχνά από τις εταιρείες χρηματοδότησης.

Τροπολογία 511
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6β
	Εθνικά σχέδια για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς
	Έως τις [ημερομηνία], κάθε κράτος μέλος καταρτίζει και υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο στο οποίο καθορίζονται μέτρα για την προώθηση και την ανάπτυξη εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς για τους εργαζομένους, με στόχο τη μείωση της εξάρτησης από οχήματα ιδιωτικής χρήσης και εταιρικά οχήματα. Το εθνικό σχέδιο περιλαμβάνει μέτρα για:
	α) τη βελτίωση της διαθεσιμότητας, της προσβασιμότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών·
	β) τη στήριξη της ανάπτυξης και την υιοθέτηση λύσεων κινητικότητας διαμοιρασμού, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών διαμοιρασμού αυτοκινήτων, συνεπιβατισμού και κοινής μικροκινητικότητας·
	γ) την προώθηση ενεργών τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων του περπατήματος και της ποδηλασίας, ιδίως για τις μετακινήσεις μεταξύ κατοικίας και εργασίας·
	δ) την ενθάρρυνση των εργοδοτών να υιοθετήσουν σχέδια βιώσιμης κινητικότητας και να παράσχουν κίνητρα στους εργαζομένους ώστε να χρησιμοποιούν εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς·
	ε) τη βελτίωση της ενοποίησης και της

	διαλειτουργικότητας των διαφόρων τρόπων και υπηρεσιών μεταφοράς·
	στ) την παρακολούθηση της προόδου και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων που εφαρμόζονται.
	Τα κράτη μέλη επικαιροποιούν το εθνικό σχέδιο τουλάχιστον ανά διετία και υποβάλλουν το επικαιροποιημένο σχέδιο στην Επιτροπή.

Or. en

Τροπολογία 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6β
	Έκθεση της Επιτροπής
	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, μαζί με την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, στην οποία αξιολογεί κατά πόσον κρίνονται αναγκαία ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η διάδοση της χρήσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στην Ένωση, ιδίως όσον αφορά τον κλιματικό στόχο της Ένωσης για το 2040 και τον στόχο της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση.

Or. en

Τροπολογία 513

Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6β
	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028 και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή παρακολουθεί τη διαθεσιμότητα δεξιοτίμονων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και την οικονομική προσιτότητα των μοντέλων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά σε μικρότερα και περιφερειακά κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση σημαντικών στρεβλώσεων του εφοδιασμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ορισμένα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν διαρθρωτικούς περιορισμούς εφοδιασμού που συνδέονται με μειωμένους όγκους παραγωγής για δεξιοτίμονα οχήματα. Η μετάβαση δεν θα πρέπει να μειώσει την πρόσβαση σε οικονομικά προσιτά καθαρά οχήματα σε αυτές τις αγορές.

Τροπολογία 514
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6γ
	Εθνικά σχέδια για υποδομές φόρτισης και φόρτωσης
	Έως τις [ημερομηνία], κάθε κράτος μέλος καταρτίζει και υποβάλλει στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο για την ανάπτυξη και την επέκταση των υποδομών φόρτισης και φόρτωσης που απαιτούνται για τη στήριξη της μετάβασης σε οδικές μεταφορές μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Το εθνικό σχέδιο

περιλαμβάνει μέτρα για:

α) τη διασφάλιση επαρκούς κάλυψης ολόκληρης της εθνικής τους επικράτειας με προσβάσιμες στο κοινό υποδομές φόρτισης για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά·

β) τη στήριξη της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης σε χώρους εργασίας, εμπορικούς χώρους και οικιστικά κτίρια·

γ) τη διευκόλυνση της ανάπτυξης λύσεων έξυπνης φόρτισης και της ενσωμάτωσης των υποδομών φόρτισης στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας· δ) τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση των φραγμών στην ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και φόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών και κανονιστικών εμποδίων και των εμποδίων που σχετίζονται με το δίκτυο·

ε) τη στήριξη της ανάπτυξης υποδομών που εξυπηρετούν αστικές, αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές·

στ) την παρακολούθηση της ανάπτυξης υποδομών και την αξιολόγηση της προόδου όσον αφορά την επίτευξη των εθνικών και ενωσιακών στόχων.

Τα κράτη μέλη επικαιροποιούν το εθνικό σχέδιο τουλάχιστον ανά διετία και υποβάλλουν το επικαιροποιημένο σχέδιο στην Επιτροπή.

Or. en

Τροπολογία 515
Daniel Attard

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Άρθρο 6γ
	Έως τις 28 Φεβρουαρίου 2028, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή αξιολογεί την αλληλεπίδραση μεταξύ του

	παρόντος κανονισμού και της εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις βάσει του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία και του κανονισμού για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας, με σκοπό την απλούστευση των διοικητικών απαιτήσεων, τη διασφάλιση της ασφάλειας δικαίου και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε μέτρα ενίσχυσης που στηρίζουν τη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι ισχύουσες απαιτήσεις του ΓΚΑΚ δημιουργούν σημαντική διοικητική επιβάρυνση και ανασφάλεια δικαίου για τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων και τις δημόσιες αρχές, ιδίως όσον αφορά τους υπολογισμούς της έντασης των ενισχύσεων και τις απαιτήσεις σχετικά με την παροχή κινήτρων.

Τροπολογία 516
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 7	***διαγράφεται·***
Επανεξέταση	
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	

Or. en

Τροπολογία 517

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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 7	***διαγράφεται·***
Επανεξέταση	
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	

Or. en

Τροπολογία 518
Adrian-George Axinia

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 7	***διαγράφεται·***
Επανεξέταση	
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	

Or. en

Τροπολογία 519
Carlo Fidanza

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 7	***διαγράφεται·***
Επανεξέταση	
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	

Or. en

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 θα πρέπει να διαγραφεί, ώστε να διασφαλιστεί η συνοχή με τους ενδεικτικούς εθνικούς στόχους και την αναλογική προσέγγιση διακυβέρνησης. Είναι περιττή η περιοριστική ρήτρα επανεξέτασης που προβλέπει αναθεωρήσεις των στόχων, όταν οι στόχοι αποτελούν σημεία αναφοράς και όχι δεσμευτικές υποχρεώσεις. Η τακτική υποβολή στοιχείων από τα κράτη μέλη επαρκεί για την αξιολόγηση της Επιτροπής, ενώ τυχόν μελλοντικές νομοθετικές αναθεωρήσεις θα πρέπει να ακολουθούν τις συνήθεις διαδικασίες της Ένωσης.

Τροπολογία 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2032*** η Επιτροπή ***επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση,*** υποβάλλει ***νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των*** οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών για ***την περίοδο μετά το 2035***.	***Το αργότερο*** έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2028,*** η Επιτροπή υποβάλλει ***λεπτομερή έκθεση αξιολόγησης της ωριμότητας και της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας της αγοράς μεταχειρισμένων*** οχημάτων μηδενικών εκπομπών***. Εάν η μέση υπολειμματική αξία των μεταχειρισμένων ηλεκτρικών οχημάτων μειωθεί κατά περισσότερο από 20 % σε σύγκριση με τις προβλέψεις του 2025, οι στόχοι που ορίζονται στο άρθρο 3*** για ***το 2030***

αναβάλλονται κατά τρία έτη.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Στόχος είναι η ταχεία αξιολόγηση της βιωσιμότητας των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, ώστε να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη προβολή και ασφάλεια για τους επαγγελματίες του τομέα.

Τροπολογία 521
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2032*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2030,*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035 ***και, κατά περίπτωση, για τη θέσπιση υποχρεωτικών απαιτήσεων έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης για την περίοδο μετά το 2035***. ***Κατά την επανεξέταση αξιολογούνται τα μέτρα που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για την επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, με σκοπό τη θέσπιση περαιτέρω καθοδήγησης και αξιολογείται η σκοπιμότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.***

Or. en

Αιτιολόγηση

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.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως ***τις 31 Δεκεμβρίου 2032*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, ***μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035***.	Έως ***το 2035,*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, ***λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις, την ανάπτυξη υποδομών, την οικονομική προσιτότητα, τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και την επιχειρησιακή πραγματικότητα***.

Or. en

Τροπολογία 523
Isabelle Le Callennec

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2032*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και,	Έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2030*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και,

κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2032*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	***Το αργότερο*** έως τις 31 Δεκεμβρίου ***2030*** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.

Or. fr

Τροπολογία 525
Markus Ferber

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του***, *μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035***.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032**,** η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του.

Or. en

Τροπολογία 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την ***τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των*** οχημάτων ***μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035***.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την ***επέκταση του πεδίου εφαρμογής του, ιδίως στις μεσαίες επιχειρήσεις με μεγάλους στόλους εταιρικών*** οχημάτων.

Or. en

Τροπολογία 527
Yvan Verougstraete

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.

Or. en

Τροπολογία 528
Dario Tamburrano

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035. ***Κατά την επανεξέταση αξιολογούνται:*** ***α) η σκοπιμότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων·*** ***β) οι εξελίξεις όσον αφορά την αξιολόγηση, τη διαφάνεια και την επαλήθευση της κατάστασης της υγείας των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων·*** ***γ) η ανάγκη για εναρμονισμένες ενωσιακές απαιτήσεις σχετικά με τη διαφάνεια και την επαλήθευση της κατάστασης της υγείας των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη των τεχνολογικών εξελίξεων, του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και των σχετικών διεθνών προτύπων·*** ***δ) η αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με τη μελλοντική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο, την έλεγχο οχημάτων και τη βιωσιμότητα των μπαταριών.***

Or. en

Τροπολογία 529
Rosa Serrano Sierra

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035.	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2032 η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή του, μεταξύ άλλων για τον καθορισμό στόχων για το μερίδιο των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών για την περίοδο μετά το 2035. ***Η επανεξέταση αξιολογεί τη συνοχή με τον κανονισμό 2023/1804.***

Or. en

Τροπολογία 530
Li Andersson

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 — παράγραφος 1 — εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027 το αργότερο, και παράλληλα με την επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1242, η Επιτροπή υποβάλλει νέα νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την αύξηση των προμηθειών εμπορευματικών μεταφορών μηδενικών εκπομπών από μεγάλες επιχειρήσεις.

Or. en

Τροπολογία 531
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Μετά από κάθε εφαρμογή των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 3, η Επιτροπή επανεξετάζει σε ετήσια βάση τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, ιδίως όσον αφορά την παραγωγή, την

	απασχόληση, τους προμηθευτές, την έρευνα και ανάπτυξη, τις επενδύσεις, τις αποφάσεις σχετικά με την τοποθεσία, τις τιμές των οχημάτων, τα μισθώματα, τις υπολειμματικές αξίες, τις αγορές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, την ανταγωνιστικότητα, το εμπορικό ισοζύγιο, τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες, τις εξαρτήσεις από μπαταρίες και τη στρατηγική αυτονομία της Ένωσης.

Or. de

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 προβλέπει εφεδρική διασφάλιση σε περίπτωση που οι τιμές-στόχοι ενεργοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο. Δεν αντικαθιστά το προηγούμενο «πάγωμα του χρόνου», αλλά το συμπληρώνει. Η ρήτρα λήξης ισχύος αποτρέπει την επ' αόριστον διατήρηση σε ισχύ εσφαλμένων ή επιζήμιων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Εάν η περιοδική αξιολόγηση, που διενεργείται ανά διετία, αποκαλύπτει δυσανάλογες επιπτώσεις ή σημαντικές δυσκολίες εφαρμογής, η Επιτροπή προτείνει, κατά περίπτωση, αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού.

Or. fr

Τροπολογία 533
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η Επιτροπή επανεξετάζει επίσης ετησίως κατά πόσον εξακολουθούν να πληρούνται οι προϋποθέσεις για αναλογική εφαρμογή των τιμών-στόχων. Στο πλαίσιο αυτό, δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις υποδομές φόρτισης και δικτύου, τις τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας, τη διαθεσιμότητα οχημάτων, τη διείσδυση στην αγορά, τις τάσεις της ζήτησης, τις επιπτώσεις του κύκλου ζωής, τις παγκόσμιες τάσεις των εκπομπών, τα μετρήσιμα πρόσθετα οφέλη του μέτρου, καθώς και τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών λύσεων που είναι λιγότερο παρεμβατικές και τεχνολογικά ουδέτερες.

Or. de

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 προβλέπει εφεδρική διασφάλιση σε περίπτωση που οι τιμές-στόχοι ενεργοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο. Δεν αντικαθιστά το προηγούμενο «πάγωμα του χρόνου», αλλά το συμπληρώνει. Η ρήτρα λήξης ισχύος αποτρέπει την επ' αόριστον διατήρηση σε ισχύ εσφαλμένων ή επιζήμιων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Τροπολογία 534
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Εάν η Επιτροπή εντοπίζει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, τις αλυσίδες εφοδιασμού, την απασχόληση, τις επιχειρήσεις, τους καταναλωτές ή τους φορολογούμενους, υποβάλλει αμέσως νομοθετική πρόταση για την αναστολή, την τροποποίηση ή την κατάργηση των τιμών-στόχων. Έως ότου ληφθεί απόφαση σχετικά με την παρούσα νομοθετική πρόταση, οι τιμές-στόχοι δεν πρέπει να καθίστανται αυστηρότερες και να επιβάλλονται πρόσθετες υποχρεώσεις στα κράτη μέλη, τις εταιρείες, τους

κατασκευαστές οχημάτων ή τους φορείς εκμετάλλευσης στόλων οχημάτων.

Or. de

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 προβλέπει εφεδρική διασφάλιση σε περίπτωση που οι τιμές-στόχοι ενεργοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο. Δεν αντικαθιστά το προηγούμενο «πάγωμα του χρόνου», αλλά το συμπληρώνει. Η ρήτρα λήξης ισχύος αποτρέπει την επ' αόριστον διατήρηση σε ισχύ εσφαλμένων ή επιζήμιων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Τροπολογία 535
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Οι τιμές-στόχοι παύουν να ισχύουν το αργότερο τρία έτη μετά την αρχική εφαρμογή τους, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, βάσει επικαιροποιημένης εκτίμησης επιπτώσεων και θετικών αποδεικτικών στοιχείων, δυνάμει των παραγράφων 1 και 2, αποφασίσουν ρητά να παρατείνουν την ισχύ τους σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

Or. de

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 προβλέπει εφεδρική διασφάλιση σε περίπτωση που οι τιμές-στόχοι ενεργοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο. Δεν αντικαθιστά το προηγούμενο «πάγωμα του χρόνου», αλλά το συμπληρώνει. Η ρήτρα λήξης ισχύος αποτρέπει την επ' αόριστον διατήρηση σε ισχύ εσφαλμένων ή επιζήμιων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Τροπολογία 536
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, κατά τρόπο πλήρη και διαφανή, όλες τις αξιολογήσεις, τα δεδομένα και τις παραδοχές στις οποίες βασίζονται οι επανεξετάσεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

Or. de

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 7 προβλέπει εφεδρική διασφάλιση σε περίπτωση που οι τιμές-στόχοι ενεργοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο. Δεν αντικαθιστά το προηγούμενο «πάγωμα του χρόνου», αλλά το συμπληρώνει. Η ρήτρα λήξης ισχύος αποτρέπει την επ' αόριστον διατήρηση σε ισχύ εσφαλμένων ή επιζήμιων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Τροπολογία 537
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Άρθρο 8	***διαγράφεται·***
Έναρξη ισχύος	
Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.	
Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.	

Or. en