Parlamento europeo
2024-2029

Commissione per l'ambiente, il clima e la sicurezza alimentare
Commissione per i trasporti e il turismo

2025/0421(COD)

23.6.2026

EMENDAMENTI
52 - 251

Progetto di relazione
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Veicoli aziendali puliti

Proposta di regolamento
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Emendamento 52
Markus Ferber

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

Motivazione

La proposta della Commissione è eccessivamente complessa e burocratica. Introducendo prescrizioni dettagliate e obbligatorie per gli Stati membri dell'UE e per le diverse categorie di veicoli, si imporrebbe un notevole onere amministrativo a livello nazionale e dell'UE.

Inoltre, le disposizioni sul sostegno finanziario di cui all'articolo 4 interferiscono con le politiche fiscali degli Stati membri, in particolare per quanto riguarda la tassazione, sollevando in tal modo notevoli preoccupazioni in merito al rispetto del principio di sussidiarietà.

Emendamento 53
Andreas Glück, Christine Singer, Engin Eroglu

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

Emendamento 54
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

Emendamento 57
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

Emendamento 58
Alexandr Vondra
a nome del gruppo ECR
Carlo Fidanza, Ondřej Krutílek

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione: 1. ritiene che la proposta non sia conforme al principio di proporzionalità di cui all'articolo 5 TUE, nella misura in cui impone obblighi che vanno al di là di quanto necessario per conseguire i suoi obiettivi e non tiene adeguatamente conto della diversità delle condizioni economiche, operative e infrastrutturali tra gli Stati membri e tra i diversi tipi di utenti della flotta, compresi i segmenti di trasporto; 2. prende atto dell'assenza di una valutazione d'impatto sufficientemente solida e settoriale sull'onere economico che la proposta imporrebbe alle imprese di tutte le flotte aziendali, comprese le PMI, e sottolinea che gli obblighi imposti agli Stati membri rischiano di tradursi in obblighi diretti o indiretti per i gestori di flotte e i fornitori di servizi; 3 invita la Commissione a ritirare la proposta; incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio dell'UE e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Or. en

Motivazione

La proposta non rispecchia sufficientemente le realtà operative degli utenti del parco veicoli aziendali, compresi gli operatori del trasporto su strada, e non è allineata alla disponibilità di infrastrutture, alla fornitura di veicoli e alle condizioni economiche delle PMI. Senza una solida valutazione d'impatto settoriale, gli obblighi degli Stati membri possono trasformarsi di fatto in mandati di acquisto, con ripercussioni sproporzionate sulle imprese e sollevando preoccupazioni a norma degli articoli 16 e 17 della Carta.

Emendamento 59
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
–

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione; 1. La proposta non rispecchia sufficientemente le realtà operative degli utenti del parco veicoli aziendali, compresi gli operatori del trasporto su strada, e non è allineata alla disponibilità di infrastrutture, alla fornitura di veicoli e alle condizioni economiche delle PMI. Senza una solida valutazione d'impatto settoriale, gli obblighi degli Stati membri possono trasformarsi di fatto in mandati di acquisto, con ripercussioni sproporzionate sulle imprese e sollevando preoccupazioni a norma degli articoli 16 e 17 della Carta. 2. Sottolinea la mancanza di una valutazione d'impatto sufficientemente approfondita e settoriale che affronti l'onere finanziario che la proposta imporrebbe alle imprese che gestiscono flotte aziendali di tutte le dimensioni, comprese le PMI, e sottolinea che è altamente probabile che gli obblighi imposti agli Stati membri si traducano in oneri di conformità diretti o indiretti per i gestori di flotte e i fornitori di servizi;

Or. en

Emendamento 60
Adrian-George Axinia

Progetto di risoluzione legislativa
Paragrafo 2

Progetto di risoluzione legislativa	*Emendamento*
2. chiede alla Commissione di ***presentargli nuovamente*** la proposta ***qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente***;	2. chiede alla Commissione di ***ritirare*** la ***sua*** proposta;

Or. en

Emendamento 61
Carlo Fidanza

Progetto di risoluzione legislativa
Paragrafo 2

Progetto di risoluzione legislativa	*Emendamento*
2. chiede alla Commissione di ***presentargli nuovamente*** la proposta ***qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente***;	2. chiede alla Commissione di ***ritirare*** la ***sua*** proposta ***e di sostituirla con:***
	- orientamenti della Commissione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali;
	- uno scambio strutturato di buone pratiche tra gli Stati membri;
	- incentivi finanziari mirati e misure di sostegno tecnico;
	- raccomandazioni volte a migliorare le condizioni abilitanti, compresi le infrastrutture di ricarica e rifornimento, la predisposizione della rete, le procedure di autorizzazione e l'accesso ai finanziamenti. Tale approccio dovrebbe sostenere l'ecologizzazione delle flotte aziendali, nel pieno rispetto della diversità delle condizioni di mercato nazionali, del grado di preparazione delle infrastrutture,

dei sistemi fiscali e delle realtà operative in tutti gli Stati membri.

Or. en

Emendamento 62
Flavio Tosi

Proposta di regolamento
Titolo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Proposta di ***REGOLAMENTO*** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sui veicoli aziendali puliti (Testo rilevante ai fini del SEE)	Proposta di ***DIRETTIVA*** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sui veicoli aziendali puliti (Testo rilevante ai fini del SEE)

Or. en

Motivazione

La presente proposta dovrebbe basarsi su obiettivi nazionali indicativi piuttosto che obbligatori, nonché su piani e misure nazionali elaborati e attuati dagli Stati membri, anche in settori strettamente connessi alle scelte nazionali in materia di politica fiscale, infrastrutturale e industriale. Tale quadro è istituito in modo più appropriato mediante una direttiva che rispetta meglio i principi di sussidiarietà e proporzionalità, consentendo nel contempo agli Stati membri di disporre della flessibilità necessaria per conseguire obiettivi comuni alla luce delle circostanze nazionali.

Emendamento 63
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Titolo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Proposta di ***REGOLAMENTO*** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sui veicoli aziendali puliti (Testo rilevante ai fini del SEE)	Proposta di ***DIRETTIVA*** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sui veicoli aziendali puliti (Testo rilevante ai fini del SEE)

Or. en

Motivazione

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

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

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) Quello su strada è il modo di trasporto dominante nell'Unione. Nel 2023 rappresentava il 52,6 % dell'attività totale di trasporto di merci e l'81,2 % dell'attività di trasporto passeggeri, oltre a essere responsabile del 22,6 % delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione e del 35 % delle sue emissioni di NOx.	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 bis) La CO_2 non è un classico inquinante atmosferico locale come gli ossidi di azoto, il particolato o il monossido di carbonio, ma un

	componente naturale dell'atmosfera ed è trattato come un gas a effetto serra nel diritto dell'Unione. Le misure volte a ridurre le emissioni di CO_2 possono avere un impatto significativo sulle imprese, sul valore aggiunto industriale, sull'uso dei beni, sulla mobilità e sulla competitività. Tali misure devono pertanto basarsi su una valutazione d'impatto trasparente, essere proporzionate e fornire un valore aggiunto dimostrabile per il conseguimento degli obiettivi climatici.

Or. de

Motivazione

L'impatto economico e sociale dell'azione per il clima richiede una rigorosa verifica della proporzionalità e benefici chiaramente dimostrati.

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

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e indicano la necessità di intervenire in relazione ai veicoli aziendali.	***soppresso***

[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).

[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Emendamento 67
Kai Tegethoff, Virginijus Sinkevičius

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e ***indicano la necessità di intervenire in relazione ai*** veicoli aziendali.	(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e ***dimostrano che accelerare la diffusione dei*** veicoli ***a zero emissioni nelle flotte*** aziendali ***porterà benefici all'industria automobilistica europea e contribuirà a ridurre ulteriormente le emissioni del settore dei trasporti***. ***La comunicazione della Commissione dal titolo "AccelerateEU - Energia sicura e a prezzi accessibili grazie a un'azione accelerata" evidenzia i pericoli della dipendenza dell'Europa dalle importazioni di combustibili fossili e sostiene la necessità di accelerare la transizione verso la mobilità elettrica come percorso strutturale per ridurre la nostra dipendenza dal petrolio nel trasporto su strada e ridurre le bollette energetiche per i consumatori e le imprese.***
[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).	[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).
[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE)	[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE)

n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il piano d'azione industriale per il settore	(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il piano d'azione industriale per il settore

automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e indicano la necessità di intervenire in relazione ai veicoli aziendali.

automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e indicano la necessità di intervenire in relazione ai veicoli aziendali. ***Come affermato nella relazione Draghi, "decarbonizzazione e competitività non sono obiettivi contrastanti". La transizione verso una mobilità a basse emissioni dovrebbe pertanto preservare la competitività dell'industria automobilistica europea, rispettare il principio della neutralità tecnologica e tenere conto dell'accessibilità economica per i consumatori e i gestori di flotte aziendali.***

---

[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).

[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia

[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).

[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia

comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Emendamento 69
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e indicano la necessità di intervenire in relazione ai veicoli aziendali.	(2) La comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo[3] e il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] hanno stabilito le tappe verso la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. ***La comunicazione della Commissione dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" esorta ad adottare un'azione decisiva per orientare più attività verso modi di trasporto più sostenibili.*** Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo[5] e il patto per l'industria pulita[6] sottolineano l'importanza del settore automobilistico ai fini della competitività industriale dell'Unione europea e indicano la necessità di intervenire in relazione ai veicoli aziendali.
[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).	[3] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).
[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del	[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final del 5 marzo 2025), CELEX: 52025DC0095.

[6] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il patto per l'industria pulita: una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione (COM(2025) 85 final del 26 febbraio 2025), CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Motivazione

Il presente regolamento dovrebbe fare esplicito riferimento alle principali politiche dell'UE in materia di mobilità urbana, come il quadro per la mobilità urbana sostenibile (SUMF) e la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Tali quadri riconoscono il ruolo dei veicoli a zero emissioni, promuovendo nel contempo il trasporto pubblico e attivo per ridurre la congestione e migliorare la qualità dell'aria. Per molti spostamenti urbani, il passaggio a questi modi alternativi è più efficiente della semplice sostituzione delle autovetture a combustione interna, rendendo il presente regolamento essenziale per la pianificazione della mobilità locale e la vivibilità urbana.

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

Proposta di regolamento
Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 bis) La classificazione di un veicolo come pulito non si basa unicamente sull'assenza di emissioni di gas di scarico a livello locale. Occorre ritenere pertinenti anche gli impatti dell'intero ciclo di vita, tra cui la fabbricazione di veicoli, la produzione di batterie, l'estrazione di materie prime, la produzione di energia, il mix di energia elettrica, la fornitura di carburante, l'uso, la manutenzione, il riciclaggio e lo smaltimento. L'articolo 7 bis del regolamento (UE) 2019/631 impone alla Commissione di stabilire una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO_2 prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Fino a quando tale metodologia non sarà disponibile, applicata e integrata nella valutazione d'impatto del presente regolamento, nessuna tecnologia di propulsione sarà posta in una posizione di preferenza o di svantaggio dal punto di vista normativo. Un regolamento che accorda una preferenza alle batterie e ad altri veicoli cosiddetti a emissioni zero prima di applicare tale metodologia anticipa i risultati della valutazione e contraddice la legislazione basata su dati concreti, la neutralità tecnologica e il principio di proporzionalità.

Or. de

Motivazione

La Commissione non può istituire un contingente specifico per la tecnologia fino a quando la metodologia del ciclo di vita che ha stabilito è in atto e viene applicata. L'approccio basato sui gas di scarico non riflette pienamente l'effettivo impatto ambientale dei veicoli.

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

Proposta di regolamento
Considerando 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) I regolamenti (UE) 2019/631[7] e (UE) 2019/1242 27 del Parlamento europeo e del Consiglio[8] stabiliscono i livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli nuovi adibiti al trasporto su strada, per contribuire al conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra. La direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[9] fissa obiettivi nazionali per la quota di veicoli puliti negli appalti pubblici nel territorio di ciascuno Stato membro nell'arco di due periodi quinquennali. Si applica a tutti gli appalti di veicoli indetti da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore.	***soppresso***

[7] Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Direttiva 2009/33/CE del Parlamento

europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) I regolamenti (UE) 2019/631[7] e (UE) 2019/1242 27 del Parlamento europeo e del Consiglio[8] stabiliscono i livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli nuovi adibiti al trasporto su strada, per contribuire al conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra. La direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[9] fissa obiettivi nazionali per la quota di veicoli puliti negli appalti pubblici nel territorio di ciascuno Stato membro nell'arco di due periodi quinquennali. Si applica a tutti gli appalti di veicoli indetti da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore.	(3) I regolamenti (UE) 2019/631[7] e (UE) 2019/1242 27 del Parlamento europeo e del Consiglio[8] stabiliscono i livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli nuovi adibiti al trasporto su strada, per contribuire al conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra***. La revisione in corso di tale quadro sta prendendo in considerazione ulteriori flessibilità normative per facilitare il rispetto di tale obiettivo, preservando nel contempo la competitività industriale e sostenendo una transizione tecnologicamente neutra verso una mobilità a basse emissioni. È pertanto opportuno garantire la coerenza con l'approccio adottato, che garantisce flessibilità, neutralità tecnologica e salvaguardia della competitività***. La direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[9] fissa obiettivi nazionali per la quota di veicoli puliti negli appalti pubblici nel territorio di ciascuno Stato membro nell'arco di due periodi quinquennali. Si applica a tutti gli appalti

di veicoli indetti da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore.

[7] Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

[7] Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(3 bis) Quello dei veicoli aziendali non è un mercato marginale, ma uno dei principali mercati degli appalti pubblici

dell'economia europea. Un intervento in tale segmento non riguarda solo le singole decisioni relative a parchi veicoli, ma l'intera architettura di mercato: pianificazione della produzione dei costruttori, offerta di modelli, tassi di leasing, valori residui, mercati dei veicoli usati, disponibilità di veicoli, infrastrutture di ricarica e di rete, nonché decisioni di investimento delle imprese. Un contingente determinato a livello politico sposta artificialmente la domanda dai motori a combustione interna ai veicoli a batteria e a basse emissioni, indipendentemente dal fatto che il mercato, le infrastrutture, i prezzi dell'energia elettrica, i profili degli utenti, l'offerta di veicoli e i requisiti operativi possano sostenere tale spostamento. Ciò minaccia squilibri dal lato sia dell'offerta che della domanda, in particolare strozzature dal lato dell'offerta, aumento dei prezzi, tassi di leasing più elevati, perdite di valore residuo, uso prolungato di veicoli vecchi e sostituzione delle decisioni di investimento basate sul mercato.

Or. de

Motivazione

Il regolamento concerne uno dei principali canali della domanda del mercato automobilistico europeo. Ha un impatto diretto su produttori, fornitori, mercati del leasing, prezzi dei veicoli usati e investimenti aziendali.

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

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) Ogni anno nell'Unione vengono immatricolati circa 10 milioni di	***soppresso***

autovetture nuove e 1,5 milioni di furgoni nuovi. Circa il 60 % delle autovetture e circa il 90 % dei furgoni sono veicoli aziendali immatricolati da soggetti giuridici. Tra questi figurano vari tipi di veicoli e casi d'uso, tra cui: veicoli immatricolati da società di leasing e noleggio; autovetture aziendali fornite come prestazione in natura ai dipendenti; veicoli utilizzati da trasportatori, taxi, società di trasporto a chiamata e di car sharing al fine di fornire servizi di mobilità e logistica; veicoli utilizzati per conto proprio, autovetture utilizzate per portare i dirigenti di un'impresa alle loro riunioni o veicoli di distribuzione; veicoli da esposizione e di prova disponibili presso i concessionari.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) Ogni anno nell'Unione vengono immatricolati circa 10 milioni di autovetture nuove e 1,5 milioni di furgoni nuovi. Circa il 60 % delle autovetture e circa il 90 % dei furgoni sono veicoli aziendali immatricolati da soggetti giuridici. Tra questi figurano vari tipi di veicoli e casi d'uso, tra cui: veicoli immatricolati da società di leasing e noleggio; autovetture aziendali fornite come prestazione in natura ai dipendenti; veicoli utilizzati da trasportatori, taxi, società di trasporto a chiamata e di car sharing al fine di fornire servizi di mobilità e logistica; veicoli utilizzati per conto	(4) Ogni anno nell'Unione vengono immatricolati circa 10 milioni di autovetture nuove e 1,5 milioni di furgoni nuovi. Circa il 60 % delle autovetture e circa il 90 % dei furgoni sono veicoli aziendali immatricolati da soggetti giuridici. Tra questi figurano vari tipi di veicoli e casi d'uso, tra cui: veicoli immatricolati da società di leasing e noleggio; autovetture aziendali fornite come prestazione in natura ai dipendenti; veicoli utilizzati da trasportatori, taxi, società di trasporto a chiamata e di car sharing al fine di fornire servizi di mobilità e logistica; veicoli utilizzati per conto

proprio, autovetture utilizzate per portare i dirigenti di un'impresa alle loro riunioni o veicoli di distribuzione; veicoli da esposizione e di prova disponibili presso i concessionari.

proprio, autovetture utilizzate per portare i dirigenti di un'impresa alle loro riunioni o veicoli di distribuzione; veicoli da esposizione e di prova disponibili presso i concessionari. ***Alcune categorie di veicoli aziendali, in particolare quelli immatricolati da operatori di noleggio a breve termine, nonché da società di leasing, di acquisto a riscatto, di noleggio o di credito al consumo, presentano caratteristiche operative e di mercato specifiche, tra cui una clientela costituita spesso da PMI, una domanda caratterizzata da andamenti stagionali ed esigenze di mobilità transfrontaliera. Tali caratteristiche le distinguono da altri segmenti delle flotte aziendali e dovrebbero pertanto essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento.***

Or. en

Emendamento 76
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) Ogni anno nell'Unione vengono ***immatricolati*** circa 10 milioni di autovetture nuove ***e 1,5 milioni di furgoni nuovi***. Circa il 60 % delle autovetture ***e circa il 90 % dei furgoni*** sono veicoli aziendali immatricolati da soggetti giuridici. Tra questi figurano vari tipi di veicoli e casi d'uso, tra cui: veicoli immatricolati da società di leasing e noleggio; autovetture aziendali fornite come prestazione in natura ai dipendenti; veicoli utilizzati da trasportatori, taxi, società di trasporto a chiamata e di car sharing al fine di fornire servizi di mobilità e logistica; veicoli utilizzati per conto proprio, autovetture utilizzate per portare i	(4) Ogni anno nell'Unione vengono ***immatricolate*** circa 10 milioni di autovetture nuove. Circa il 60 % delle autovetture sono veicoli aziendali immatricolati da soggetti giuridici. Tra questi figurano vari tipi di veicoli e casi d'uso, tra cui: veicoli immatricolati da società di leasing e noleggio; autovetture aziendali fornite come prestazione in natura ai dipendenti; veicoli utilizzati da trasportatori, taxi, società di trasporto a chiamata e di car sharing al fine di fornire servizi di mobilità e logistica; veicoli utilizzati per conto proprio, autovetture utilizzate per portare i dirigenti di un'impresa alle loro riunioni o veicoli di

dirigenti di un'impresa alle loro riunioni o veicoli di distribuzione; veicoli da esposizione e di prova disponibili presso i concessionari.	distribuzione; veicoli da esposizione e di prova disponibili presso i concessionari.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) L'industria automobilistica europea è un settore chiave dell'Unione, che comprende costruttori, fornitori, ingegneria meccanica, officine, società di leasing, commercio, ricerca, sviluppo, logistica e numerose catene del valore regionali. Tale settore è già stato gravato in modo significativo dalla regolamentazione dei parchi veicoli in merito alle emissioni di CO_2, dalla scadenza di fatto delle nuove immatricolazioni di motori a combustione a partire dal 2035, dai prezzi elevati dell'energia, dall'aumento della concorrenza internazionale, dalla debolezza della domanda nei singoli segmenti di veicoli elettrici, dalla dipendenza dalle materie prime e dall'incertezza normativa. Un regolamento aggiuntivo, che indirizza politicamente gran parte della domanda delle imprese verso una particolare tecnologia, può aumentare gli oneri esistenti, distorcere le decisioni di investimento, compromettere i fornitori, gravare sui posti di lavoro e sostituire il valore aggiunto industriale dall'Unione. Il presente regolamento non dovrebbe pertanto essere applicato finché l'impatto sulla produzione, sull'occupazione, sulle catene di approvvigionamento, sulle decisioni in merito all'ubicazione, sui

	prezzi dei veicoli, sui valori residui, sui mercati dei veicoli usati e sulla competitività non sarà pienamente valutato e costantemente monitorato.

Or. de

Motivazione

Il regolamento si aggiunge agli oneri esistenti per l'industria automobilistica. Non deve portare a un'ulteriore deindustrializzazione, alla perdita di posti di lavoro o ad assegnazioni strategiche inefficienti.

Emendamento 78
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) Nelle economie insulari dipendenti dal turismo, le flotte a noleggio, i taxi e i fornitori di servizi di mobilità svolgono un ruolo centrale nell'attività economica e nella connettività. La transizione verso veicoli a zero emissioni in tali settori dovrebbe pertanto essere sostenuta attraverso strumenti finanziari mirati, la realizzazione di infrastrutture e periodi di transizione dedicati, ove giustificato da vincoli oggettivi del mercato.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli	***soppresso***

aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di	(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di

emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.

emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali. ***Tuttavia tali misure non devono comportare un aumento sproporzionato dei costi di rinnovo della flotta a carico delle imprese, né compromettere la competitività del settore europeo dei trasporti e della logistica. Dovranno inoltre tenere conto delle realtà industriali, delle possibilità di elettrificazione e dei vincoli economici e operativi specifici dei diversi segmenti che costituiscono il settore dei veicoli aziendali.***

Or. fr

Emendamento 81
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto	(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto

ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.	ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato ***in termini*** di ***CO_2 e*** combustibili***, nonché una riduzione del particolato nocivo per l'ambiente e la salute umana*** e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali. ***Il più rapido passaggio dei veicoli aziendali a zero emissioni al mercato dell'usato può contribuire a migliorare l'accessibilità economica e l'accessibilità delle soluzioni di mobilità a zero emissioni per le famiglie a basso e medio reddito e per gli altri utenti dei trasporti che si affidano al mercato dei veicoli usati.***

Or. en

Emendamento 82
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero ***e basse*** emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente	(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi***, il loro più rapido passaggio al mercato dell'usato*** e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada ***e dell'inquinamento atmosferico*** nell'Unione***, rendendo nel contempo i veicoli a zero emissioni più accessibili per le famiglie a reddito medio-basso***. Tale potenziale è però attualmente

maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.	sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.
	Or. en

Emendamento 83
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore***, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata***. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto ***di*** queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in	(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto ***delle*** flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.

condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.

Or. en

Motivazione

I veicoli utilizzati per i servizi di taxi e il trasporto a chiamata sono, nella grande maggioranza, immatricolati da singoli conducenti e PMI, che la direttiva lascia deliberatamente al di fuori dell'ambito di applicazione. La menzione di tali servizi in un considerando invita gli Stati membri a indirizzare le misure verso un segmento cui le disposizioni operative non si applicano.

Emendamento 84
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero ***e basse*** emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.	(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.

Or. en

Motivazione

While CO_2 standards already mandate that 90% of new cars and vans must be zero-emission by 2035 therefore, including low-emission vehicles like hybrids in the Regulation is counterproductive. Not only do these vehicles underperform in real-world emissions and flood the second-hand market, but the original rationale for proposing this specific regulation was precisely to assist carmakers in achieving their CO_2 targets more efficiently. Such legislation would allow manufacturers to meet these regulatory requirements significantly faster and with greater certainty than low-emission alternatives, effectively combining climate objectives with industrial competitiveness. The Regulation's scope should be limited strictly to Zero-Emission Vehicles (ZEVs). This requires amending Recital 12 and the Annex to remove "low emission vehicles" from combined targets, ensuring the 69% EU goal applies exclusively to ZEVs and deleting redundant minimum targets.

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

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

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per ***accelerare*** la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione***. Tale potenziale è però attualmente sottoutilizzato***. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a	(5) Vista l'alta percentuale di veicoli aziendali nelle immatricolazioni di veicoli nuovi e consideratene le caratteristiche operative specifiche, le misure destinate ai veicoli aziendali presentano un notevole potenziale per ***sostenere*** la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni e la riduzione delle emissioni del trasporto su strada nell'Unione. I veicoli aziendali sono responsabili di una quota di emissioni relativamente più elevata rispetto ai veicoli privati, in considerazione del loro chilometraggio annuo generalmente maggiore, come avviene ad esempio per alcune flotte aziendali quali quelle adibite a taxi o impiegate per il trasporto a chiamata. Una quota maggiore di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto di queste

basse emissioni nel contesto di queste flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.	flotte ad alto chilometraggio comporterebbe un risparmio elevato di combustibili e riduzioni delle emissioni in condizioni reali rispetto alle tendenze attuali.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(5 bis) La definizione di obiettivi eccessivamente ambiziosi, in assenza di un'adeguata valutazione d'impatto preliminare e senza tenere conto delle realtà industriali, dei vincoli geopolitici e delle dipendenze strategiche che essa comporta, unitamente all'instabilità normativa, all'aumento della pressione fiscale, alla scarsità di regimi di sostegno all'acquisto e di investimenti infrastrutturali e alle perturbazioni delle catene di approvvigionamento, ha contribuito a un calo del 20 % circa delle vendite di veicoli nuovi sul mercato europeo sin dal 2019. Tali obiettivi hanno contribuito pertanto all'invecchiamento del parco veicoli europeo di circa un anno in più a partire dal 2019. Tale rallentamento del ritmo di rinnovo di una flotta di circa 250 milioni di veicoli a favore di veicoli più puliti ha generato effetti negativi per la riduzione delle emissioni di CO_2.

Or. fr

Emendamento 87
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero e a basse emissioni.	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli	***soppresso***

aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero e a basse emissioni.

Or. en

Emendamento 89
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. ***Una quota maggiore di*** veicoli ***aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul*** mercato dell'usato***, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con*** veicoli a zero ***e a basse*** emissioni.	(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. ***Tuttavia, ciò non si è verificato nel caso dei*** veicoli ***elettrici a batteria, a causa del costante calo dei valori residui, che ha comportato un significativo allungamento del periodo di possesso dei veicoli.***
	Un mercato dell'usato ben funzionante per i veicoli a zero emissioni dipende dalla disponibilità di servizi di manutenzione e riparazione accessibili, anche in termini di prezzi. Il sostegno a servizi di riparazione, manutenzione e assistenza alle batterie efficaci sotto il profilo dei costi, forniti da operatori indipendenti, contribuisce a migliorare i valori residui, a ridurre il costo totale di proprietà e ad accrescere la fiducia tra gli acquirenti

aziendali e privati.

Tra l'altro, la presente direttiva mira anche a promuovere lo sviluppo del mercato dell'usato ***per i*** veicoli a zero emissioni.

Or. en

Motivazione

I bassi valori residui e gli elevati costi di riparazione rimangono ostacoli fondamentali alla diffusione dei veicoli elettrici, in particolare a causa dei costi di sostituzione delle batterie e della manodopera specializzata. Un migliore accesso a servizi di riparazione, manutenzione e assistenza delle batterie efficaci sotto il profilo dei costi ridurrebbe il costo totale di proprietà, rafforzerebbe la fiducia nei veicoli elettrici usati e favorirebbe un mercato dell'usato per i veicoli a zero emissioni sostenibile, migliorando in tal modo l'accessibilità economica e la domanda.

Emendamento 90
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. ***Una quota maggiore di*** veicoli ***aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con*** veicoli ***a zero e a basse emissioni***.	(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. ***Tuttavia, ciò non si è verificato nel caso dei*** veicoli ***elettrici a batteria, a causa del costante calo dei valori residui, che ha comportato un significativo allungamento del periodo di possesso dei*** veicoli.

Or. en

Motivazione

Negli ultimi tre anni circa, le società di leasing e noleggio hanno costantemente prolungato il loro periodo di possesso dei veicoli elettrici a batteria a causa del continuo calo dei valori residui. La diminuzione costante dei valori residui incide negativamente sul costo totale di proprietà del veicolo e costringe le società di leasing e di noleggio a prolungare significativamente il periodo di possesso dei veicoli, rallentando così il ritmo di immissione dei veicoli elettrici a batteria nel mercato dell'usato e riducendo le vendite di nuovi veicoli elettrici a batteria.

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

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero e a basse emissioni.	(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero e a basse emissioni. ***Tuttavia il calo del valore residuo dei veicoli elettrici, legato in particolare alle incertezze relative alla durabilità delle batterie, rischia di allungare il periodo di detenzione dei veicoli da parte delle imprese e di limitare il dinamismo del mercato dell'usato. Pertanto, tenuto conto del fatto che il trasferimento di veicoli elettrici a privati costituisce uno dei fondamenti principali del presente regolamento al fine di elettrificare il parco veicoli esistente, sarà***

necessario garantire lo sviluppo effettivo di un mercato dei veicoli elettrici usati prestando attenzione al valore residuo di un veicolo elettrico usato. A tal fine, la valutazione periodica ogni due anni del presente regolamento nonché, se necessario, la sua eventuale revisione dovranno tenere conto degli studi sul mercato dei veicoli elettrici usati e comprenderne la capacità di creare una domanda reale.

Or. fr

Emendamento 92
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero e a basse emissioni.	(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero e a basse emissioni. ***Per rafforzare la fiducia dei consumatori e sostenere lo sviluppo del mercato dell'usato per i veicoli a zero emissioni, le informazioni affidabili e trasparenti sullo stato di salute della batteria del veicolo elettrico dovrebbero essere rese facilmente accessibili agli utenti finali senza costi aggiuntivi, conformemente al regolamento (UE)***

2023/1542.

Or. en

Emendamento 93
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero ***e a basse*** emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero ***e a basse*** emissioni.	(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese***, compresi i lavoratori autonomi,*** sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO2 con veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 94
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in	(6) Le autovetture aziendali raggiungono inoltre il mercato dell'usato molto più rapidamente rispetto alle autovetture acquistate dai privati cittadini; in particolare, i veicoli a noleggio sono spesso rivenduti entro un anno e i veicoli in

leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero ***e a basse*** emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero ***e a basse*** emissioni.

leasing dopo tre-cinque anni. Una quota maggiore di veicoli aziendali a zero emissioni ne migliorerebbe pertanto in modo significativo la rapida disponibilità sul mercato dell'usato, rendendo più conveniente per i cittadini e le imprese sostituire altre tecnologie più inquinanti e che generano maggiori emissioni di CO_2 con veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 95
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) Informazioni affidabili e trasparenti sullo stato di salute delle batterie per veicoli elettrici sono essenziali per la fiducia dei consumatori, lo sviluppo del mercato dell'usato e il conseguimento degli obiettivi di circolarità. Poiché le metodologie per la valutazione e la verifica indipendenti continuano a evolvere, potrebbe essere necessaria una futura azione dell'Unione per garantire approcci armonizzati e interoperabili in tutta l'Unione. La manipolazione o l'errata rappresentazione delle informazioni sullo stato di salute delle batterie dei veicoli elettrici possono minare la fiducia dei consumatori e lo sviluppo del mercato dell'usato per i veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 96
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) La comunicazione della Commissione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana afferma che le organizzazioni pubbliche e private quali imprese, ospedali, scuole o attrazioni turistiche dovrebbero essere incoraggiate a elaborare piani di gestione della mobilità e azioni che promuovano soluzioni di mobilità a basse e a zero emissioni, come il trasporto pubblico, la mobilità attiva o la mobilità condivisa.

Or. en

Emendamento 97
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 bis) Al fine di garantire una transizione equa in tutta l'Unione, le politiche a sostegno della diffusione di veicoli a zero emissioni dovrebbero agevolare lo sviluppo di un mercato dei veicoli usati funzionante. Particolare attenzione dovrebbe essere prestata agli Stati membri più piccoli e periferici, nei quali la disponibilità di veicoli usati a zero emissioni a prezzi accessibili rimane limitata.

Or. en

Motivazione

I mercati più piccoli e periferici dipendono fortemente dai flussi di veicoli usati. Senza un'adeguata disponibilità di veicoli usati, la transizione rischia di creare disparità di accesso alle soluzioni di mobilità pulita tra gli Stati membri.

Emendamento 98
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(6 ter) La transizione verso veicoli a zero e a basse emissioni non dovrebbe incidere negativamente sulla disponibilità di modelli di veicoli con guida a destra o di categorie di veicoli a prezzi accessibili negli Stati membri che si basano su tali configurazioni. I costruttori e i gestori del mercato dovrebbero garantire un adeguato accesso al mercato ai veicoli a zero emissioni in entrambe le configurazioni di guida a sinistra e a destra.

Or. en

Motivazione

Alcuni Stati membri fanno fronte a limitazioni strutturali dell'offerta legate ai ridotti volumi di produzione dei veicoli con guida a destra. La transizione non dovrebbe ridurre l'accesso a veicoli puliti a prezzi accessibili in tali mercati.

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

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i	***soppresso***

veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.

Or. en

Emendamento 100
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per

accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. ***Tali*** misure ***non sono però sufficienti e sono frammentate*** tra gli Stati membri, ***mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore*** dei trasporti ***e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni***. ***È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.***	accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. ***Gli Stati membri dovrebbero mantenere la flessibilità necessaria per determinare la combinazione più adeguata di*** misure ***fiscali, normative e basate sul mercato, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e neutralità tecnologica. Qualsiasi transizione dovrebbe tenere conto dell'accessibilità economica dei veicoli, della competitività delle imprese e delle esigenze delle piccole e medie imprese. Il ritmo del rinnovo delle flotte dipende dalla disponibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento adeguate, dalla capacità della rete e dalla domanda dei consumatori. Si dovrebbe quindi dare priorità a un maggiore scambio di buone pratiche e alla cooperazione volontaria*** tra gli Stati membri, ***pur preservando le competenze nazionali in materia di tassazione e politiche*** dei trasporti.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. ***Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare*** la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. ***Queste esperienze dimostrano che incentivi nazionali e quadri fiscali ben concepiti possono sostenere e promuovere efficacemente*** la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni***, tenendo conto nel contempo delle condizioni del mercato nazionale e del grado di preparazione delle infrastrutture. Gli Stati membri dovrebbero pertanto disporre di sufficiente flessibilità per adottare misure non vincolanti adeguate alle proprie realtà economiche, industriali e di mobilità, in conformità con il principio di sussidiarietà. La transizione delle flotte aziendali dovrebbe essere guidata principalmente a livello nazionale attraverso incentivi adeguati e condizioni abilitanti adeguate alle circostanze nazionali. A sostegno di tali sforzi, si potrebbe istituire un meccanismo di scambio delle migliori pratiche tra gli Stati membri.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. ***Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni.*** È pertanto necessaria una	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, ***nonché la realizzazione di infrastrutture di ricarica*** forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni ***o ai veicoli elettrici prodotti al di fuori dell'Unione europea*** continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni***, tenendo pienamente conto al contempo delle realtà industriali, economiche e commerciali specifiche dei diversi segmenti del mercato automobilistico***. ***L'efficace attuazione di tale transizione richiede investimenti commisurati agli obiettivi perseguiti, a livello sia dell'Unione che degli Stati membri. Lo sviluppo di infrastrutture di ricarica accessibili e adeguate alle esigenze delle imprese, in particolare nei principali nodi di mobilità, tra cui stazioni, aeroporti, poli logistici e parcheggi, rimane una condizione***

misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.

essenziale per la diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni.

Or. fr

Emendamento 103
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e ***prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana***, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri***, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione***. Tale situazione non garantisce condizioni di parità ***né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del***	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e ***realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento alternativo***, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri***, mentre le misure nazionali, quali gli obiettivi vincolanti in materia di acquisto e rinnovo del parco veicoli, hanno di fatto rallentato la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni***. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri. Tale situazione non garantisce condizioni di parità. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni***, basata sugli orientamenti relativi alle migliori pratiche***.

settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.

Or. en

Motivazione

Motivazione: gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica sono stati un fattore abilitante fondamentale per una maggiore diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni, mentre altre misure promosse nel progetto di relazione, in particolare gli obiettivi di acquisto di flotte aziendali da parte delle imprese, come quelli attuati in Francia, hanno avuto un effetto negativo sulla diffusione dei veicoli elettrici e sull'industria automobilistica, riducendo il mercato complessivo dei veicoli aziendali. I veicoli aziendali sono acquistati dalle imprese a livello di mercato nazionale e non su base transfrontaliera, a causa delle prescrizioni nazionali in materia di immatricolazione.

Emendamento 104
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e ***prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana***, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri***, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione***. Tale situazione non	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e ***realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento alternativo***, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri***, mentre le misure nazionali, quali gli obiettivi vincolanti in materia di acquisto e rinnovo del parco veicoli, hanno di fatto rallentato la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni***. Tali misure non sono

garantisce condizioni di parità ***né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni***. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.

però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri. Tale situazione non garantisce condizioni di parità. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni***, basata sugli orientamenti relativi alle migliori pratiche***.

Or. en

Motivazione

Gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica sono stati un fattore abilitante fondamentale per una maggiore diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni, mentre altre misure promosse nel progetto di relazione, in particolare gli obiettivi di acquisto di flotte aziendali da parte delle imprese, come quelli attuati in diversi Stati membri, hanno avuto un effetto negativo sulla diffusione dei veicoli elettrici e sull'industria automobilistica, riducendo il mercato complessivo dei veicoli aziendali. I veicoli aziendali sono acquistati dalle imprese a livello di mercato nazionale e non su base transfrontaliera, a causa delle prescrizioni nazionali in materia di immatricolazione.

Emendamento 105
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a

zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero ***e a basse*** emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero ***e basse*** emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero ***e basse*** emissioni.

zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali***, regimi di leasing a prezzi accessibili***, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. ***Nel 2023, solo nei cinque maggiori paesi dell'UE, sono stati spesi fino a 42 miliardi di EUR di denaro dei contribuenti per sovvenzionare l'uso di veicoli aziendali ad alte emissioni[1 bis].*** Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. ***Inoltre, il persistente mancato completamento della riforma della direttiva 2003/96/CE del Consiglio ostacola la capacità degli Stati membri di istituire regimi fiscali in linea con la decarbonizzazione del settore dei trasporti.*** È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero emissioni.

[1 bis] ERM, Company car fossil fuel subsidies in Europe (Sovvenzioni a favore

delle autovetture aziendali alimentate con combustibili fossili in Europa), 2024.

Or. en

Emendamento 106
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle	(7) Diversi Stati membri hanno messo in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, ***sistemi bonus-malus, regimi di leasing, noleggi a lungo termine con opzione di acquisto, conversione salariale, obiettivi di rinnovo delle flotte,*** regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero e a basse emissioni***, realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento alternativo*** e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni ***e ai combustibili fossili*** continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione***. Nel 2023, i sussidi pubblici ai combustibili fossili nell'Unione ammontavano a 111 miliardi di EUR***. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero emissioni***. Inoltre, il persistente mancato completamento della***

flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.	***riforma della direttiva 2003/96/CE del Consiglio[1 bis] ostacola la capacità degli Stati membri di istituire regimi fiscali in linea con la decarbonizzazione del settore dei trasporti***. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero e basse emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni. ***Peraltro, è importante garantire che questa iniziativa non comporti obblighi aggiuntivi per le autorità locali o gli enti responsabili degli appalti pubblici. La direttiva sui veicoli puliti stabilisce già norme per gli appalti di veicoli e di servizi di trasporto da parte degli enti responsabili degli appalti pubblici e non dovrebbe pertanto creare sovrapposizioni normative.***

Or. en

Motivazione

L'imposizione di obblighi aggiuntivi alle autorità locali o agli enti responsabili degli appalti pubblici a norma del presente regolamento creerebbe pertanto inutili sovrapposizioni, indebolirebbe la chiarezza giuridica e rischierebbe oneri amministrativi sproporzionati, senza contribuire all'obiettivo principale della proposta.

Emendamento 107
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Diversi Stati membri hanno messo	(7) Diversi Stati membri hanno messo

in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero ***e a basse*** emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero ***e basse*** emissioni nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero ***e basse*** emissioni.

in atto incentivi e regimi di sostegno per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali ***e favorire il passaggio a modi di trasporto più sostenibili***. Tali buone pratiche, in particolare riforme mirate della tassazione delle autovetture aziendali, ***incentivi fiscali per l'acquisto e il leasing di biciclette aziendali, comprese le biciclette elettriche e quelle da trasporto,*** regimi di ammortamento accelerato per i veicoli a zero emissioni e prescrizioni locali per i servizi di mobilità urbana, forniscono orientamenti utili per la progettazione e l'attuazione di misure adottate dagli Stati membri. Tali misure non sono però sufficienti e sono frammentate tra gli Stati membri, mentre il sostegno ai veicoli ad alte emissioni continua a essere fornito in numerosi casi nell'Unione. Tale situazione non garantisce condizioni di parità né aiuta a conseguire il livello necessario di immatricolazioni nuove di veicoli a zero emissioni ***e di altre soluzioni di mobilità sostenibile, quali la mobilità attiva o il trasporto pubblico,*** nell'Unione, ostacolando l'integrazione del mercato unico sia in relazione all'offerta che all'utilizzo di veicoli a zero emissioni ***e di altre soluzioni di mobilità sostenibile***. Inoltre un'azione a livello nazionale non sufficientemente coordinata rischia di ostacolare le flotte che operano in ambito transfrontaliero e limita l'allocazione efficiente di veicoli a zero emissioni ***e di altre soluzioni di mobilità sostenibile*** nel mercato interno, aumenta il costo delle informazioni per attori fondamentali del settore dei trasporti e ostacola l'attuazione efficace sotto il profilo dei costi delle transizioni delle flotte verso l'azzeramento delle emissioni. È pertanto necessaria una misura coerente a livello di Unione volta a stimolare la diffusione di veicoli a zero emissioni ***e di altre soluzioni di mobilità sostenibile***.

Or. en

Emendamento 108
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(7 bis) Il continuo sostegno ai veicoli a basse emissioni rischia di perpetuare la dipendenza dai combustibili fossili e di ritardare gli investimenti nelle tecnologie a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 109
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione ***per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla*** competitività ***del settore automobilistico*** dell'Unione ***nel*** contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	(8) ***Attualmente, il 60 % degli investimenti nel settore automobilistico proviene solo da tre Stati membri. Di conseguenza, è necessario*** uno strumento giuridico a livello dell'Unione ***che promuova la*** competitività dell'Unione ***nel settore automobilistico e coinvolga tutti gli Stati membri, soprattutto in un*** contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.

Or. en

Emendamento 110

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

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, ***tenendo conto al contempo della necessità di preservare la redditività economica degli operatori interessati direttamente, come le società di noleggio, o indirettamente, come le PMI e le microimprese che ricorrono al leasing o al noleggio. La transizione verso flotte a zero e a basse emissioni dovrebbe essere attuata in modo graduale ed economicamente sostenibile al fine di evitare oneri sproporzionati per gli attori del mercato,*** contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) ***Uno strumento giuridico*** a livello	(8) ***Un approccio*** a livello di Unione

di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione ***e prevenendo la delocalizzazione di fabbriche al di fuori dell'Unione, la chiusura di impianti, la perdita di posti di lavoro e l'erosione della base industriale e della sovranità dell'Unione***.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 113
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero e basse emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione***, prevenendo nel contempo la deindustrializzazione, la delocalizzazione di fabbriche e la perdita di posti di lavoro nell'Unione***.

Or. en

Emendamento 114
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero ***e basse*** emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero emissioni ***e di altre soluzioni di mobilità sostenibile*** per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.

Or. en

Emendamento 115
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero ***e basse*** emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.	(8) Uno strumento giuridico a livello di Unione per stimolare la domanda di veicoli a zero emissioni per i mercati dei veicoli aziendali dovrebbe fornire la certezza necessaria per gli investimenti a sostegno di una maggiore capacità produttiva in relazione a tali tecnologie, contribuendo alla competitività del settore automobilistico dell'Unione nel contesto di un mercato mondiale in rapida evoluzione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) La diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali dipende in modo determinante dalla disponibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento adeguate nei locali aziendali, nei depositi e lungo le rotte utilizzate per le operazioni commerciali. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero coordinare l'attuazione del presente regolamento con la revisione del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR)), prevista entro la fine del 2026, al fine di garantire che gli obiettivi in materia di infrastrutture e gli obiettivi relativi alle flotte aziendali si sviluppino in modo sinergico. La sostenibilità finanziaria delle nuove infrastrutture di ricarica dipende da una crescita sostenuta delle flotte di veicoli a zero emissioni; viceversa, la diffusione di veicoli a zero

emissioni nelle flotte aziendali dipende dalla disponibilità di servizi di ricarica affidabili. Le misure nazionali adottate dagli Stati membri a norma del presente regolamento dovrebbero essere accompagnate da investimenti proporzionati nelle infrastrutture di ricarica rapida presso i luoghi di lavoro, nei depositi e nelle aree pubbliche lungo i principali corridoi di trasporto, compresi i corridoi della rete TEN-T. È opportuno prestare particolare attenzione agli Stati membri in cui le prescrizioni relative alle infrastrutture di ricarica previste dal regolamento (UE) 2023/1804 non sono ancora state soddisfatte nella pratica.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) La preferenza normativa unilaterale per i veicoli elettrici a batteria possono esacerbare le dipendenze strategiche dell'Unione. Sebbene l'industria europea abbia tradizionalmente un forte valore aggiunto nei motori a combustione interna, nelle trasmissioni, nel post-trattamento dei gas di scarico, nell'ingegneria meccanica e nei componenti dei fornitori altamente specializzati, parti significative della catena del valore delle batterie, comprese le materie prime critiche, le capacità di trasformazione, le celle delle batterie, i materiali catodici e anodici e i precursori, sono situate in volume considerevole al di fuori dell'Unione. Un tasso di domanda rigido per i veicoli elettrici a batteria può pertanto spingere i costruttori europei verso nuove dipendenze da paesi terzi, in

	particolare per le batterie, le materie prime critiche e le catene di approvvigionamento non europee. Il regolamento non deve condurre l'Europa da una dipendenza dai combustibili fossili a una nuova dipendenza dalle batterie, dalle materie prime e dalle catene di approvvigionamento non europee.

Or. de

Motivazione

Una politica che indebolisce le competenze europee in materia di motori a combustione, trasmissione e fornitori, creando nel contempo nuove dipendenze dalle batterie e dalle materie prime critiche, mette a repentaglio l'autonomia strategica dell'Unione.

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

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero	***soppresso***

essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le	***soppresso***

immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Or. en

Emendamento 120
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di	***soppresso***

prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Or. en

Motivazione

I veicoli pesanti non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, che è limitato alle autovetture e ai furgoni. I riferimenti ai veicoli pesanti creano ambiguità giuridica e rischiano di estendere involontariamente l'ambito di applicazione della presente direttiva. I veicoli pesanti sono soggetti a quadri normativi specifici che riflettono le loro specifiche caratteristiche operative e tecnologiche. Eventuali misure per questo segmento dovrebbero essere valutate separatamente e non anticipare le future revisioni delle norme in tema di CO2 dei veicoli pesanti.

Emendamento 121
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo	***soppresso***

periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Or. en

Emendamento 122
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) ***A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di***	(9) ***Alla luce della persistente carenza di infrastrutture di ricarica per i*** veicoli pesanti ***e del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato***, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri.

prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. ***Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di	(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di

prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, ***nell'***ambito di applicazione del presente regolamento ***dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri***. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di ***questo segmento*** di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, ***questi ultimi dovrebbero essere esclusi dall'***ambito di applicazione del presente regolamento. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di ***questi segmenti*** di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE. ***Inoltre, a causa della scarsa offerta e dei persistenti vincoli tecnici dei veicoli leggeri, in particolare in termini di autonomia, capacità di ricarica, tempi di ricarica e costi di acquisizione, anche i veicoli leggeri dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento in attesa di un'evoluzione favorevole del mercato.***

Or. fr

Emendamento 124
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva	(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva

2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. ***Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.***	2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri.

Or. en

Motivazione

Le possibilità di elettrificazione del settore dei veicoli pesanti differiscono notevolmente da quelle delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Ciò è dovuto principalmente alla disponibilità molto limitata di infrastrutture di ricarica per i veicoli pesanti e ai relativi costi. Pertanto, l'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento agli autocarri non dovrebbe essere presa in considerazione. Inoltre, la revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti non dovrebbe includere possibili misure volte a introdurre una quota di veicoli a zero e a basse emissioni nella flotta aziendale di autocarri.

Emendamento 125
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei	(9) A differenza delle autovetture e dei

furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti ***potranno*** essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato***. La direttiva sui veicoli puliti stabilisce già norme per gli appalti di veicoli e di servizi di trasporto da parte degli enti responsabili degli appalti pubblici; pertanto, non dovrebbero verificarsi sovrapposizioni normative***. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. ***Tuttavia,*** al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti ***dovrebbero*** essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE. ***La regolamentazione delle infrastrutture di ricarica dei combustibili alternativi dovrebbe essere concentrata nell'ambito del regolamento AFIR.***

Or. en

Motivazione

Tali aggiunte sono giustificate per mantenere la coerenza con il diritto dell'Unione vigente ed evitare duplicazioni normative. Gli appalti pubblici di autobus e servizi di trasporto sono già

disciplinati dalla direttiva 2009/33/CE, mentre le infrastrutture di ricarica e per i combustibili alternativi sono disciplinate dal regolamento AFIR. Il presente regolamento dovrebbe pertanto rimanere incentrato sulla diffusione delle flotte aziendali e non estendersi a settori già coperti da strumenti settoriali specifici.

Emendamento 126
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. ***Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri.*** Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti ***potranno*** essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero ***e basse*** emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.	(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti ***dovrebbero*** essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Emendamento 127
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture ***e dei furgoni***, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di ***veicoli leggeri***. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.	(9) A differenza delle autovetture, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di ***autovetture***. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero e basse emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Or. fr

Emendamento 128
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero ***e basse*** emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.	(9) A differenza delle autovetture e dei furgoni, i veicoli pesanti sono quasi esclusivamente immatricolati da soggetti giuridici, motivo per cui le immatricolazioni effettuate da imprese rappresentano la quasi totalità del mercato. Nel caso degli autobus e dei pullman, gli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per il mercato. La direttiva 2009/33/CE fornisce già uno stimolo attraverso obiettivi obbligatori per gli autobus a zero emissioni. Per il mantenimento della piena coerenza con gli strumenti giuridici pertinenti nel lungo periodo, e in particolare in vista dell'imminente revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nell'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbero essere incluse unicamente le immatricolazioni nuove di veicoli leggeri. Al momento della revisione dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti potranno essere prese in considerazione eventuali misure volte ad aumentare la quota di veicoli a zero emissioni delle flotte aziendali di autocarri. Ciò consentirebbe di tenere maggiormente conto del diverso profilo operativo di questo segmento di mercato e degli sforzi volti ad aumentare in modo sostanziale la disponibilità di punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto dell'UE.

Or. en

Emendamento 129
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 bis) Alla luce delle notevoli disparità tra gli Stati membri per quanto riguarda i mercati automobilistici, la disponibilità di infrastrutture, i quadri energetici, le strutture delle flotte, le realtà geografiche e le condizioni economiche, la transizione verso veicoli a zero emissioni è guidata nel modo più efficace da misure adattate a livello nazionale. Gli Stati membri dovrebbero pertanto mantenere la discrezionalità di elaborare e attuare le politiche e gli incentivi più adatti ad accelerare l'ecologizzazione delle flotte aziendali. Tale azione dovrebbe comprendere il sostegno alle condizioni preliminari necessarie, in particolare l'espansione delle reti di ricarica e rifornimento, il rafforzamento delle reti elettriche e meccanismi finanziari ben concepiti per sostenere una transizione praticabile e sostenibile verso una mobilità a zero emissioni, evitando nel contempo di imporre obblighi di appalto vincolanti alle singole imprese, in particolare alle PMI.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(9 bis) I quadri di bilancio e fiscali costituiscono una leva fondamentale per accelerare l'adozione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali. Gli Stati membri dovrebbero valutare la possibilità di rivedere i loro quadri fiscali per

garantire che l'energia elettrica utilizzata per il trasporto su strada non sia strutturalmente svantaggiata rispetto ai combustibili fossili e che il contesto politico generale sia coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione del presente regolamento. La dipendenza dell'Unione dalle importazioni di combustibili fossili per il trasporto su strada rappresenta una vulnerabilità strategica significativa, come dimostrato dalla volatilità dei prezzi dell'energia a seguito di perturbazioni geopolitiche. Accelerare la transizione verso l'energia elettrica pulita prodotta a livello nazionale come fonte primaria di energia per il trasporto su strada contribuisce direttamente all'autonomia strategica e alla sicurezza energetica dell'Unione.

Or. en

Emendamento 131
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. ***È pertanto opportuno fissare*** obiettivi obbligatori per	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. ***Analogamente, la fissazione di*** obiettivi obbligatori per gli

gli Stati membri***, piuttosto che a livello di*** singole imprese.	Stati membri ***potrebbe comportare l'imposizione di obblighi di acquisto, diretti o indiretti, a carico degli operatori dei trasporti. La presente direttiva dovrebbe pertanto introdurre obiettivi nazionali indicativi che fungano da riferimento per gli Stati membri nell'adozione di misure volte a promuovere la decarbonizzazione delle flotte aziendali, escludendo nel contempo espressamente l'imposizione di mandati di acquisto vincolanti alle*** singole imprese. ***Tali misure dovrebbero essere accompagnate dal sostegno alle condizioni abilitanti, in particolare alla realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento, al rafforzamento della rete e a facilitatori finanziari coerenti per sostenere una transizione praticabile verso una mobilità a zero emissioni.***

Or. en

Motivazione

Gli obiettivi nazionali obbligatori per i veicoli puliti nelle flotte aziendali rischiano di tradursi di fatto in mandati di acquisto che si ripercuotono lungo le catene di subappalto e di leasing, in particolare sulle PMI Gli operatori potrebbero essere costretti ad acquistare tecnologie indipendentemente dalle infrastrutture, dall'offerta o dalla capacità finanziaria. Gli obiettivi dovrebbero pertanto rimanere punti di riferimento indicativi, sostenuti da condizioni abilitanti, ed escludere l'imposizione di mandati vincolanti alle imprese.

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

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese

rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche**. **Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi obbligatori per gli Stati membri***, piuttosto che a livello di singole imprese***.

costituirebbe un eccesso burocratico di portata senza precedenti**. **Questa valutazione di fondo non cambia qualora gli Stati membri ***siano chiamati a svolgere un ruolo di livello intermedio nell'attuazione**. **Un approccio di questo tipo continuerebbe a violare i principi fondamentali di un'economia di libero mercato e rappresenterebbe un passo decisivo verso la pianificazione centrale.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi ***obbligatori*** per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese***, tendendo in debito conto le loro specificità economiche nazionali**. **Le attività di noleggio, in particolare a breve***

termine, soddisfano diverse esigenze di mobilità che richiedono un elevato grado di flessibilità nel contesto dei viaggi d'affari o di lunga distanza, per i quali i veicoli elettrici sono spesso inadeguata a causa dell'insufficienza di infrastrutture. I veicoli immatricolati da società di noleggio a breve termine dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

Or. fr

Emendamento 134
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. ***È*** pertanto ***opportuno fissare obiettivi obbligatori per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese***.	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. Pertanto***, la transizione delle flotte aziendali dovrebbe basarsi principalmente su misure flessibili e non vincolanti, attuate attraverso piani nazionali e condizioni abilitanti adeguate alle circostanze nazionali, tenendo conto delle realtà operative, del grado di***

preparazione delle infrastrutture e dell'attuabilità economica.

Or. en

Emendamento 135
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di ***quote obbligatorie*** di veicoli ***a zero emissioni*** per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi ***obbligatori per gli Stati membri***, piuttosto che a livello di singole imprese.	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di ***una quota obiettivo*** di veicoli ***alimentati con energia rinnovabile (veicoli elettrici a batteria, veicoli ibridi ricaricabili, veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile e veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili)*** per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi ***indicativi a livello dell'Unione***, piuttosto che a livello di singole imprese ***o degli Stati membri***.

Or. en

Motivazione

La fissazione degli obiettivi degli Stati membri prevalentemente sulla base del PIL non tiene sufficientemente conto

delle attuali realtà di mercato, in particolare l'attuale distribuzione e diffusione dei veicoli elettrici. Tali rischi

aggravano le disparità economiche e territoriali già esistenti all'interno dell'Unione.

L'elettromobilità deve svilupparsi in modo equilibrato e inclusivo in tutte le regioni dell'Unione e

non dovrebbe essere determinata dalla ricchezza o dalla capacità economica dei singoli Stati membri.

Emendamento 136
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. ***È pertanto opportuno fissare obiettivi obbligatori per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.***	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità.

Or. en

Motivazione

Non dovrebbero essere previsti obiettivi obbligatori per gli Stati membri in materia di veicoli a zero e a basse emissioni nelle flotte aziendali.

Emendamento 137

Markus Ferber

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi ***obbligatori*** per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese rischierebbe di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi ***non vincolanti*** per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.

Or. en

Emendamento 138
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese ***rischierebbe*** di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese ***potrebbe rischiare*** di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creare notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme

siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi obbligatori per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.	siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità***. È quindi importante garantire che questa iniziativa non comporti ulteriori obblighi per le autorità locali o gli enti responsabili degli appalti pubblici***. È pertanto opportuno fissare obiettivi obbligatori per gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.

Or. en

Motivazione

Poiché la proposta è intesa a fissare obiettivi per gli Stati membri e non per i singoli operatori, è altresì opportuno chiarire che non deve creare obblighi aggiuntivi per le autorità locali o gli enti responsabili degli appalti pubblici. Ciò contribuisce a preservare l'ambito di applicazione mirato del regolamento ed evita sovrapposizioni normative indesiderate.

Emendamento 139
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese ***rischierebbe*** di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi obbligatori per	(10) Alla luce della notevole diversità dei casi d'uso, delle prescrizioni operative e delle prestazioni economiche tra i diversi tipi di veicoli aziendali, la fissazione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni per le singole imprese ***potrebbe comportare il rischio*** di comportare effetti negativi sproporzionati su alcune di esse e creerebbe notevoli oneri amministrativi per gli operatori e le autorità pubbliche. Norme siffatte determinerebbero inoltre rischi significativi di elusione e altre conseguenze indesiderate, come trasferimenti tra leasing e proprietà dei veicoli o cambiamenti nella competitività dei diversi tipi di servizi logistici e di mobilità. È pertanto opportuno fissare obiettivi obbligatori per

gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.	gli Stati membri, piuttosto che a livello di singole imprese.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) Date le difficoltà tecniche incontrate dalle società di noleggio a breve termine, vale a dire noleggio di veicoli a privati (principalmente a fini turistici) e alle imprese (logistica e mobilità) per un periodo di detenzione inferiore a un anno, è opportuno includere tali veicoli gradualmente in questi obiettivi con un calendario differenziato.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale	***soppresso***

delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].

10

Or. en

Emendamento 142
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI ***e i consumatori privati*** sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali ***non vincolanti*** dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***. Di conseguenza, l'impatto diretto e indiretto del presente regolamento sulle PMI, sui lavoratori autonomi e sui consumatori privati dovrebbe essere attentamente monitorato dalla Commissione, che dovrebbe essere incaricata di condurre una valutazione di tale impatto e di presentare una relazione sulle principali conclusioni al Parlamento europeo e al Consiglio due anni dopo l'entrata in vigore della presente normativa e, successivamente, ogni due anni***.

10

Or. en

Motivazione

Le PMI dipendono fortemente dai veicoli presi a noleggio o in leasing e sono pertanto indirettamente interessate dalla proposta. Anche i fornitori di servizi di mobilità per le PMI, comprese le società di logistica che forniscono flotte più grandi, potrebbero essere indirettamente interessati. L'impatto sulle PMI richiede un'analisi approfondita da parte della Commissione. Anche i consumatori sono interessati, in quanto i veicoli a noleggio e i veicoli finanziati mediante credito al consumo sono spesso immatricolati dalle società di finanziamento.

Emendamento 143
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***10***.	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI ***e i consumatori privati*** sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali ***non vincolanti*** dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***. Di conseguenza, l'impatto diretto e indiretto del presente regolamento sulle PMI, sui lavoratori autonomi e sui consumatori privati dovrebbe essere attentamente monitorato dalla Commissione, che dovrebbe essere incaricata di condurre una valutazione di tale impatto e di presentare una relazione sulle principali conclusioni al Parlamento europeo e al Consiglio due anni dopo***

l'entrata in vigore della presente normativa e, successivamente, ogni due anni.

10

Or. en

Motivazione

Le PMI dipendono fortemente dai veicoli presi a noleggio o in leasing, il che le rende indirettamente soggette al regolamento. I fornitori di servizi di mobilità per le PMI, come le società di logistica, spesso forniscono flotte più grandi e sono anch'essi indirettamente interessati. Il regolamento avrà un impatto significativo sulle PMI e richiederà un'analisi approfondita da parte della Commissione europea. Anche i consumatori sono interessati, in quanto la maggior parte dei clienti del noleggio sono privati e i veicoli finanziati mediante credito al consumo sono frequentemente immatricolati dalle società di finanziamento.

Emendamento 144
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero ***e basse*** emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi ***inizialmente*** sulla quota di veicoli a zero emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10]. ***L'estensione dell'ambito di applicazione, in particolare alle medie imprese con un'ampia flotta aziendale, dovrebbe essere presa in considerazione in una fase successiva.***

10

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe ***essere tratta dalla*** direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***10***.	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe ***riferirsi a tutte le imprese con una flotta composta da 100 o più veicoli, modificando pertanto la*** direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

10

Or. fr

Emendamento 146
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. ***Di conseguenza gli*** obiettivi nazionali ***dovrebbero basarsi*** sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle ***società soltanto per quanto concerne le*** grandi imprese***;*** per ***motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***[10].	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. ***L'eventuale introduzione di*** obiettivi nazionali ***basati esclusivamente*** sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle grandi imprese ***comporterebbe conseguenze negative indesiderate*** per ***le PMI***.
10	

Or. en

Motivazione

Nonostante l'esclusione delle PMI dall'ambito di applicazione del regolamento, il regolamento avrà un impatto anche sulle PMI, che hanno una minore capacità finanziaria di investire nel rinnovo delle flotte. Nel caso dei veicoli commerciali leggeri utilizzati dalle società di servizi, il prezzo elevato dei veicoli elettrici costituirà un ostacolo all'acquisto, con il rischio che tali imprese continuino a utilizzare modelli sempre più vecchi e, di conseguenza, aumentare le emissioni. Vi è inoltre il rischio che l'aumento dei costi operativi per le imprese derivante dall'adozione della proposta si ripercuota sui consumatori.

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

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI ***e i consumatori privati*** sono in genere

sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza ***gli obiettivi*** nazionali dovrebbero ***basarsi*** sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].	colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza ***i piani*** nazionali dovrebbero ***concentrarsi*** sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].

10

Or. en

Emendamento 148
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero ***e basse*** emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].	(11) Dati i maggiori ostacoli che spesso incontrano nell'accesso ai finanziamenti, le PMI sono in genere colpite in modo sproporzionato dai costi di acquisto superiori dei veicoli a zero ***e basse*** emissioni. Di conseguenza gli obiettivi nazionali dovrebbero basarsi sulla quota di veicoli a zero emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni delle società soltanto per quanto concerne le grandi imprese; per motivi di coerenza, la nozione di grandi imprese dovrebbe essere tratta dalla direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[10].

10

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 bis) Per sostenere un approccio tecnologicamente neutro, il riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili dovrebbe essere considerato un veicolo a zero emissioni e contribuire alla decarbonizzazione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 11 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 ter) La nozione di "grandi imprese" dovrebbe essere tratta dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2024/1760/UE. Considerati i costi amministrativi e di conformità relativamente più elevati associati alla decarbonizzazione delle flotte, le imprese che non dispongono delle dimensioni e delle risorse delle imprese più grandi sono in genere colpite in modo sproporzionato dai maggiori costi di acquisto dei veicoli a zero emissioni. Pertanto, i piani degli Stati membri dovrebbero concentrarsi sulla quota di veicoli a zero e basse emissioni rispetto al totale delle immatricolazioni

	delle società soltanto per quanto concerne le imprese che, in media, impiegavano più di 5 000 dipendenti e avevano un fatturato netto a livello mondiale superiore a 1 500 000 000 EUR nell'ultimo esercizio per il quale i bilanci annuali sono stati o avrebbero dovuto essere adottati.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 152
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento

Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli

obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture ***e furgoni aziendali nuovi immatricolati*** da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni***, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030,*** e ***si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il*** regolamento ***(UE) 2019/631 per il 2035***.

obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture ***nuove immatricolate*** da grandi imprese sia a zero ***e a basse*** emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni***. Al fine di migliorare l'elettrificazione delle flotte aziendali, i piccoli veicoli elettrici "prodotti nell'Unione europea", che contribuiscono a rendere la mobilità elettrica più pulita e accessibile, anche economicamente, sostenendo nel contempo l'industria automobilistica europea, dovrebbero costituire una leva importante per la transizione delle flotte private verso l'elettrificazione. A tal fine, è opportuno prevedere una metodologia di calcolo per valorizzare maggiormente la loro integrazione nelle flotte aziendali*** e ***rafforzare il loro contributo al raggiungimento degli obiettivi del*** regolamento.

Or. fr

Emendamento 155
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi ***per ciascuno Stato membro*** per la quota di veicoli ***a zero e basse emissioni*** nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese ***nel loro territorio***. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese ***sia***	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi ***indicativi a livello dell'Unione*** per la quota di veicoli ***alimentati con energia rinnovabile (veicoli elettrici a batteria, veicoli ibridi ricaricabili, veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile e veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili)*** nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle

a zero emissioni**. **Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di ***veicoli che utilizzano energia rinnovabile,*** autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese.

Or. en

Motivazione

Si dovrebbe tenere debitamente conto della revisione in corso dei livelli di prestazione per le emissioni di CO_2 dei veicoli, nonché

della valutazione di ulteriori strumenti per la riduzione delle emissioni di CO_2. In tale contesto,

dovrebbe essere garantito un approccio tecnologicamente neutro. Tutti i veicoli che contribuiscono alla riduzione delle emissioni

grazie all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili o a basse emissioni di carbonio, compresi i veicoli elettrici a batteria, i veicoli ibridi

ricaricabili, i veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile e i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili ammissibili,

dovrebbero essere trattati su un piano di parità.

Emendamento 156
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero ***e basse*** emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi

nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. ***Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni.*** Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero ***e a basse*** emissioni***, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030,*** e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero ***e a basse*** emissioni***, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030,*** e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.

da parte di grandi imprese nel loro territorio. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero emissioni e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero emissioni e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035. ***Questi obiettivi aiuteranno in modo significativo i costruttori di autovetture e furgoni a rispettare i propri obiettivi in materia di emissioni di CO_2 previsti dal regolamento (UE) 2019/631.***

Or. en

Emendamento 157
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture ***e furgoni aziendali nuovi immatricolati*** da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture ***nuove immatricolate*** da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe

2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035***; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035***.

quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.

Or. fr

Emendamento 158
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero ***e basse*** emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero ***e a basse*** emissioni***, di cui almeno il 45 % a zero emissioni,*** nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero ***e a basse*** emissioni***, di cui almeno il 36 % a zero emissioni,*** nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero emissioni nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero emissioni nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.

Or. en

Emendamento 159
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi ***non vincolanti*** per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035. *(Questo emendamento si applica all'intero testo legislativo in esame; la sua approvazione implica adeguamenti tecnici in tutto il testo.)*

Or. en

Emendamento 160
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del ***69*** % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il ***45*** % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.	(12) Il regolamento dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. Perché siano conseguiti, gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero prevedere che una determinata quota minima di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del ***70*** % di autovetture a zero e a basse emissioni, di cui almeno il ***54*** % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035.

Or. en

Emendamento 161
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) ***Il regolamento*** dovrebbe fissare obiettivi per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. ***Perché siano conseguiti,*** gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero ***prevedere che una determinata*** quota ***minima*** di autovetture e furgoni aziendali	(12) ***La direttiva*** dovrebbe fissare obiettivi ***indicativi*** per ciascuno Stato membro per la quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle immatricolazioni di veicoli aziendali nuovi da parte di grandi imprese nel loro territorio. ***In linea con*** gli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al regolamento (UE) 2019/631***, tali obiettivi*** dovrebbero ***fungere da riferimento per gli Stati membri***

nuovi immatricolati da grandi imprese ***sia a zero emissioni. Collettivamente, gli obiettivi nazionali porterebbero a una quota minima dell'Unione del 69 % di autovetture a zero e*** a basse emissioni***, di cui almeno il 45 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035; la quota in questione sarebbe pari al 40 % per i furgoni a zero e a basse emissioni, di cui almeno il 36 % a zero emissioni, nel 2030, e si tratterebbe quindi di un obiettivo coerente con il regolamento (UE) 2019/631 per il 2035***.	***nell'adozione di misure volte a incentivare un aumento progressivo della*** quota di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese***, garantendo nel contempo che si tenga debitamente conto dei veicoli*** a basse emissioni ***e delle soluzioni basate su combustibili puliti, e tenendo conto delle condizioni abilitanti, in particolare la disponibilità di infrastrutture, la capacità della rete, la fornitura di veicoli e l'attuabilità economica complessiva***.

Or. en

Motivazione

Questo emendamento sostituisce gli obiettivi vincolanti con obiettivi indicativi che rispecchiano meglio i diversi casi d'uso delle flotte aziendali e sostengono una transizione proporzionata. Preserva l'obiettivo di aumentare i veicoli più puliti, riconoscendo nel contempo le infrastrutture, la capacità di rete, la fornitura di veicoli, l'attuabilità economica e le soluzioni a basse emissioni. Promuove pertanto un percorso pragmatico e aperto alla tecnologia verso la decarbonizzazione.

Emendamento 162
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) I veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili, quali definiti nella revisione del regolamento (UE) 2019/631, offrono un potenziale significativo per la decarbonizzazione delle flotte aziendali. Tali carburanti sono definiti dall'attuale quadro di cui alla direttiva (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i criteri di sostenibilità di tale direttiva. Il loro chiaro

riconoscimento offre agli Stati membri flessibilità per conseguire gli obiettivi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato, sostenendo nel contempo gli investimenti nello sviluppo della catena del valore dei combustibili rinnovabili. Ai fini del presente regolamento, i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili dovrebbero essere considerati veicoli a zero emissioni.

Or. en

Motivazione

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

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

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

Emendamento 163
Katri Kulmuni

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) I veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili, quali definiti nella revisione del regolamento (UE) 2019/631, offrono un potenziale significativo per la decarbonizzazione delle flotte aziendali. Tali carburanti sono definiti dall'attuale quadro di cui alla direttiva (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i criteri di sostenibilità di

tale direttiva. Il loro chiaro riconoscimento offre agli Stati membri flessibilità per conseguire gli obiettivi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato, sostenendo nel contempo gli investimenti nello sviluppo della catena del valore dei combustibili rinnovabili. Ai fini del presente regolamento, i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili sono considerati veicoli a zero emissioni.

Or. en

Motivazione

Applicando la stessa combustione a zero emissioni, i "veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili" dovrebbero essere considerati "veicoli a zero emissioni ", su un piano di parità con i veicoli elettrici a batteria e a idrogeno già classificati come veicoli a zero emissioni.

Emendamento 164
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) La fissazione di obiettivi nazionali obbligatori per l'elettrificazione delle nuove immatricolazioni di veicoli aziendali può perturbare le operazioni commerciali e avere conseguenze economiche negative. Sebbene il regolamento sia formalmente limitato alle grandi imprese, è probabile che abbia effetti indiretti sulle piccole e medie imprese e sui singoli consumatori. Per le società di servizi che fanno affidamento sui veicoli commerciali leggeri, l'elevato costo dei veicoli elettrici può ostacolare il rinnovo delle flotte e portare al continuo utilizzo di veicoli più vecchi e più inquinanti. I maggiori costi operativi

	connessi all'obbligo di rinnovo delle flotte saranno infine trasferiti anche ai singoli consumatori.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 166
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.	***soppresso***

Or. en

Motivazione

La fissazione degli obiettivi degli Stati membri prevalentemente sulla base del PIL non tiene sufficientemente conto

delle attuali realtà di mercato, in particolare l'attuale distribuzione e diffusione dei veicoli elettrici. Tali rischi

aggravano le disparità economiche e territoriali già esistenti all'interno dell'Unione.

L'elettromobilità deve svilupparsi in modo equilibrato e inclusivo in tutte le regioni dell'Unione e

non dovrebbe essere determinata dalla ricchezza o dalla capacità economica dei singoli Stati membri.

Emendamento 167
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 168
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello ***degli obiettivi*** che si applicano loro rispettivamente. Tali ***obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera*** Unione, ***tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri***. ***Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.***	(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato***, senza ampliare il divario tecnologico già esistente nell'Unione***. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello ***delle misure*** che si applicano loro rispettivamente. Tali ***misure dovrebbero mirare a obiettivi realistici e non a realizzare un settore automobilistico più ecologico che l'***Unione ***non è in grado di accettare***.

Or. en

Emendamento 169
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro***,*** ***utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo*** pro capite.	(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, ***nonché dei diversi livelli di elettrificazione delle flotte tra gli Stati membri e degli indicatori che riflettono il grado di preparazione delle infrastrutture e la maturità del mercato. Gli obiettivi non dovrebbero basarsi esclusivamente sul PIL*** pro capite***, poiché un approccio di questo tipo rischia di creare distorsioni di mercato tra gli Stati membri, anziché affrontare i soggiacenti ostacoli alla diffusione***.

Or. en

Motivazione

Gli obiettivi basati sul PIL pro capite da soli non riflettono sufficientemente le differenze strutturali tra gli Stati membri o la maturità del mercato. La realizzazione delle infrastrutture, i limiti di rete, i prezzi dell'energia e i livelli di elettrificazione variano notevolmente. È necessaria una serie più ampia di indicatori per garantire equità, fattibilità e allineamento agli obiettivi della proposta, evitando nel contempo distorsioni della concorrenza in tutta l'Unione.

Emendamento 170
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture ***e i furgoni*** sono ***utilizzati*** principalmente nello Stato membro in cui sono ***immatricolati*** e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture ***e i furgoni***, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.	(13) Le autovetture sono ***utilizzate*** principalmente nello Stato membro in cui sono ***immatricolate*** e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero e a basse emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.

Or. fr

Emendamento 171
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.	(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero emissioni di immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.

Or. en

Emendamento 172
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni di	(13) Le autovetture e i furgoni sono utilizzati principalmente nello Stato membro in cui sono immatricolati e i mercati dei veicoli e dei servizi sono per lo più segmentati per Stato membro. Gli obiettivi nazionali per la quota cumulata di veicoli a zero emissioni di

immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.	immatricolazioni nuove da parte di grandi imprese dovrebbero essere fissati a livelli diversi per le autovetture e i furgoni, al fine di rispecchiare il livello diverso di sviluppo tecnologico e del mercato. Per tali veicoli, le differenze tra gli Stati membri dovrebbero rispecchiarsi nel livello degli obiettivi che si applicano loro rispettivamente. Tali obiettivi nazionali dovrebbero essere calcolati partendo da un livello di ambizione fissato per l'intera Unione, tenendo conto delle prescrizioni per le emissioni stabilite per le rispettive categorie di veicoli dal regolamento (UE) 2019/631, e modulati quindi in tutti gli Stati membri. Per la modulazione si dovrebbe tenere conto della capacità economica di ciascuno Stato membro, utilizzando come indicatore il prodotto interno lordo pro capite.

Or. en

Emendamento 173
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) Per quanto riguarda le flotte aziendali, l'acquisizione di veicoli non avviene esclusivamente attraverso acquisti diretti. Il leasing o il noleggio a lungo termine costituiscono forme significative e crescenti di utilizzo dei veicoli all'interno delle flotte aziendali e offrono alle aziende flessibilità nella gestione delle flotte e nelle decisioni di investimento. Le misure adottate a norma della presente direttiva dovrebbero pertanto tenere conto dei diversi modelli commerciali attraverso i quali le imprese accedono ai veicoli e li gestiscono.

Or. en

Motivazione

L'emendamento chiarisce che le flotte aziendali non sono composte esclusivamente da veicoli acquistati direttamente dalle imprese. I regimi di leasing e noleggio rappresentano una quota sostanziale del mercato delle flotte aziendali e sono spesso l'opzione prescelta dalle imprese a causa della loro flessibilità e dei minori requisiti patrimoniali. Il riconoscimento di questi modelli imprenditoriali garantisce che la direttiva rispecchi meglio le realtà del mercato ed eviti distorsioni indesiderate nell'attuazione delle misure volte ad accelerare la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni.

Emendamento 174
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può	***soppresso***

sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a ***zero*** emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo ***può*** sostenere gli investimenti continui ***in tali tecnologie*** e ***la loro*** innovazione.	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo ***significativo*** nella transizione verso una mobilità a ***basse*** emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo ***deve*** sostenere gli investimenti continui e ***l'***innovazione***, in un'ottica di neutralità tecnologica in cui le tecnologie devono concorrere tra loto nell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2. A tale riguardo, il rafforzamento del fattore di utilizzo, non tenendo sufficientemente conto dei cambiamenti degli usi effettivi da parte degli utenti, escluderebbe di fatto i veicoli ibridi elettrici ricaricabili dalla riduzione delle emissioni delle flotte aziendali, in quanto non potrebbero più essere considerati veicoli a basse emissioni. Inoltre i veicoli ibridi elettrici ricaricabili rappresentano un'importante fase intermedia nella graduale diffusione dei veicoli elettrici tra i consumatori, facilitando l'adozione da parte loro delle tecnologie di elettrificazione. Infine un approccio eccessivamente restrittivo potrebbe essere controproducente, in quanto rischierebbe di incentivare alcuni acquirenti a mantenere i loro veicoli termici più a lungo, rallentando così il rinnovo del***

parco veicoli.

Or. fr

Emendamento 177
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione. ***Tuttavia, sebbene ammettano i veicoli a basse emissioni, le norme in tema di CO_2 impongono entro il 2035 tassi di vendita del 90 % per le auto nuove e del 40 % per i furgoni. Riflettere la stessa ambizione in questo ambito è fondamentale per evitare contraddizioni nelle politiche che indeboliscano la leadership globale dell'Europa e perpetuino le dipendenze dai combustibili importati. Escludere i veicoli ibridi ricaricabili (PHEV), le cui emissioni reali sono spesso di molte volte superiori a quelle rilevate in condizioni di laboratorio, evita di inondare il mercato dell'usato con tecnologie che ostacolerebbero la transizione verso veicoli a zero emissioni. Questa chiarezza garantisce investimenti, riduce i costi e assicura che le flotte aziendali accelerino una transizione giusta.***

Or. en

Emendamento 178

Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione. ***Conformemente al principio della neutralità tecnologica, dovrebbe essere riconosciuto anche il potenziale contributo alla decarbonizzazione del trasporto su strada di veicoli alimentati esclusivamente con combustibili rinnovabili certificati, in particolare biocarburanti avanzati, biogas e combustibili rinnovabili di origine non biologica come l'idrogeno rinnovabile e i combustibili sintetici rinnovabili. Il quadro normativo dell'Unione dovrebbe garantire che tali percorsi alternativi a basse emissioni di carbonio siano affrontati in modo coerente in tutti i pertinenti strumenti legislativi.***

Or. en

Emendamento 179
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono

essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.	essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. ***Il contributo di tutte le tecnologie a zero e basse emissioni dovrebbe continuare a essere riconosciuto, al fine di tenere conto delle diverse esigenze operative e della disponibilità delle infrastrutture.*** Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.

Or. en

Motivazione

È necessario un quadro tecnologicamente neutro per riflettere la diversità delle prescrizioni operative tra i settori di attività e le regioni geografiche. Diversi casi d'uso, in particolare nella logistica e nelle zone rurali, richiedono soluzioni flessibili al di là di un unico percorso tecnologico, inclusi l'idrogeno e i combustibili rinnovabili. Limitare prematuramente le tecnologie ammissibili rischia di aumentare i costi, limitare l'idoneità della flotta e rallentare la transizione laddove l'infrastruttura non è ancora sviluppata.

Emendamento 180
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa ***possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità*** a zero emissioni ***e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione***.	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa ***dovrebbero essere conteggiati ai fini del raggiungimento degli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, tenendo conto della loro riduzione delle emissioni reali, che rimangono significativamente superiori ai livelli di zero emissioni e rischiano di ritardare la diffusione dei veicoli*** a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 181
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni ***e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035***. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.	(14) I veicoli ibridi elettrici ricaricabili ed elettrici ad autonomia estesa possono svolgere un ruolo ***importante*** nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Il riconoscimento del loro contributo può sostenere gli investimenti continui in tali tecnologie e la loro innovazione.

Or. en

Emendamento 183
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) I veicoli elettrici ibridi ricaricabili e i veicoli elettrici ad autonomia estesa non dovrebbero essere conteggiati ai fini del raggiungimento degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento, tranne se dotati di sistemi di bordo che limitano la potenza di uscita del 50 % quando il motore a combustione interna funziona per più della metà delle ore di funzionamento, o almeno essere coerenti con la revisione del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/20111.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) I veicoli a basse emissioni, segnatamente quelli che utilizzano carburanti alternativi, quali i biocarburanti o i combustibili sintetici, possono svolgere un ruolo significativo nella transizione verso una mobilità a basse emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché in altri mercati globali oltre il 2035. Per rafforzare il loro contributo alla transizione verso

un'economia a basse emissioni di carbonio, è opportuno rivedere la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità dei carburanti per consentire una maggiore incorporazione dei biocarburanti nei motori termici, in particolare innalzando la soglia per l'incorporazione del bioetanolo nella benzina dal 10 % al 20 %, al fine di ridurre le emissioni di CO_2 del parco veicoli esistente. Dovrà essere rivisto altresì il limite del 7 % per i biocarburanti di prima generazione ai sensi della direttiva RED III. Infine sarà opportuno rivedere il regolamento (UE) 2019/631 adattando la definizione di veicoli a basse emissioni o prendendo in considerazione la creazione di una categoria intermedia distinta. Tale sviluppo consentirebbe di riconoscere in modo più adeguato il contributo delle diverse tecnologie esistenti e di aumentarne il ruolo immediato nella decarbonizzazione del parco veicoli esistente.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) I veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché su altri mercati globali. I veicoli OVC-HEV contribuiscono a ridurre le emissioni di CO_2 del trasporto su strada combinando la tecnologia dei motori a

combustione con la capacità di propulsione elettrica, offrendo nel contempo ai consumatori un'opzione pratica e flessibile che li avvicina alla mobilità elettrica. Le emissioni di CO_2 dei veicoli OVC-HEV, quali definiti nel regolamento (UE) 2024/1257, sono calcolate utilizzando un fattore di utilizzo che nel 2025 ha aumentato i parametri di chilometraggio delle prove di omologazione e dovrebbe essere ulteriormente inasprito nel 2027. Tale inasprimento comporterebbe un aumento significativo dei valori di CO_2 per l'omologazione, riducendo in tal modo il contributo dei veicoli OVC-HEV al rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi di riduzione di CO_2. Al fine di garantire la stabilità normativa e preservare il contributo dei veicoli OVC-HEV alle riduzioni delle emissioni, l'attuale fattore di utilizzazione dovrebbe essere mantenuto modificando il regolamento (UE) 2024/1257.

Or. en

Emendamento 186
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) Analogamente, al fine di sostenere un quadro aperto alla tecnologia, è essenziale riconoscere che i veicoli alimentati da combustibili a basse emissioni di carbonio svolgono un ruolo significativo nella riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, in quanto parte integrante di un percorso di decarbonizzazione economicamente sostenibile e praticamente realizzabile per i parchi veicoli aziendali.

Or. en

Emendamento 187
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) Analogamente, per sostenere un approccio tecnologicamente neutro, dovrebbe essere garantito che i veicoli alimentati da combustibili a basse emissioni di carbonio siano riconosciuti per il loro contributo alla decarbonizzazione, nell'ambito di una transizione efficace sotto il profilo dei costi e fattibile dal punto di vista operativo per le flotte aziendali.

Or. en

Motivazione

Un approccio tecnologicamente neutro è essenziale per sostenere una transizione efficace sotto il profilo dei costi e fattibile dal punto di vista operativo per le flotte aziendali. Questo emendamento riconosce che i veicoli alimentati da combustibili a basse emissioni di carbonio possono contribuire alla decarbonizzazione e dovrebbero essere debitamente presi in considerazione nel quadro normativo, insieme ad altre soluzioni per veicoli puliti.

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

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una	***soppresso***

tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

---

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri ***dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti*** dal presente regolamento***, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli*** Stati membri ***dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.***	(15) Gli Stati membri ***non possono tradurre i valori obiettivo previsti*** dal presente regolamento ***in contingenti diretti o indiretti relativi all'approvvigionamento, all'acquisto, al leasing, all'immatricolazione o alla composizione del parco veicoli per singole imprese, gruppi di imprese, settori o operatori di flotte. Analogamente, non possono essere adottate misure che portino effettivamente a tali obblighi. Le imprese devono poter continuare a orientare l'acquisto dei propri veicoli in base alle esigenze operative, ai profili di utilizzo, alla redditività, alle infrastrutture regionali, alla disponibilità dei veicoli, al carico utile, all'autonomia, ai tempi di ricarica, alla riparabilità, nonché ai costi di proprietà e di leasing. Le misure degli*** Stati membri ***devono essere tecnologicamente aperte, proporzionate e compatibili con la libertà d'impresa***.

*[11] **Regolamento (UE) 2023/1804.***

*[12] **Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).***

Or. de

Motivazione

Gli obiettivi non devono diventare di fatto contingenti individuali di imprese attraverso l'attuazione a livello nazionale. Tale impatto non terrebbe conto della libertà d'impresa e della realtà operativa.

Emendamento 190
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per ***conseguire*** gli obiettivi stabiliti ***dal*** presente ***regolamento***, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; ***l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata);*** il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a ***fissare obiettivi*** per categorie	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per ***incentivare la diffusione di veicoli puliti nelle flotte aziendali, utilizzando come riferimento*** gli obiettivi ***indicativi*** stabiliti ***dalla*** presente ***direttiva***, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni***, inclusi i veicoli che utilizzano combustibili a basse emissioni di carbonio; tali combustibili sono quelli definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 e soddisfano i criteri di cui agli articoli 29, 29 bis e 31 di tale direttiva e agli atti delegati associati,*** o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse

specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che ***può essere garantito dagli*** Stati membri ***tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle*** flotte aziendali***, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio***[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a ***introdurre misure e flessibilità mirate*** per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte***, tenendo conto delle loro particolari caratteristiche operative e dei loro vincoli operativi, anche nei casi in cui la disponibilità limitata di modelli o le prescrizioni di accessibilità giustifichino approcci su misura, come ad esempio per i piccoli gestori di taxi accessibili alle persone in sedia a rotelle. Prima di adottare tali misure, gli Stati membri dovrebbero informare per tempo i gestori interessati in merito alla loro entrata in vigore e alle modalità di attuazione, al fine di agevolarne la preparazione e l'adeguamento delle attività***. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente***, senza abbonamento preventivo*** e a prezzi ***trasparenti, equi e*** accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che ***gli*** Stati membri ***dovrebbero tenere in considerazione nell'elaborazione di misure relative alle*** flotte aziendali. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali" fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

---

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Motivazione

Questo emendamento chiarisce che gli Stati membri possono utilizzare misure di ampio respiro, tra cui sistemi di pedaggio, tassazione e sostegno, per promuovere la diffusione di veicoli puliti, compresi quelli che utilizzano combustibili a basse emissioni di carbonio, secondo un approccio aperto sotto il profilo tecnologico. Elimina la formulazione che implica misure penalizzanti, come le prescrizioni per le licenze, e riconosce flessibilità proporzionate laddove vincoli oggettivi, disponibilità di modelli o esigenze di accessibilità le giustifichino.

Emendamento 191
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per ***conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento***, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; ***l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata);*** il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre ***essere autorizzati a fissare obiettivi*** per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per ***incentivare la diffusione di veicoli puliti nelle flotte aziendali***, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni***, inclusi quelli che utilizzano combustibili a basse emissioni di carbonio***, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre ***introdurre misure e flessibilità mirate*** per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte***, tenendo conto delle loro particolari caratteristiche operative e dei loro vincoli operativi, anche nei casi in cui la disponibilità limitata di modelli o le prescrizioni di accessibilità giustifichino approcci su misura, come ad esempio per i piccoli gestori di taxi accessibili alle persone in sedia a rotelle. Prima di***

al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

adottare tali misure, gli Stati membri dovrebbero informare per tempo i gestori interessati in merito alla loro entrata in vigore e alle modalità di attuazione, al fine di agevolarne la preparazione e l'adeguamento delle attività. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione *Emendamento*

(15) Gli Stati membri dovrebbero ***essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca*** la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, ***o altre*** misure di sostegno ***statale*** soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato***; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle*** condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, ***quali la disponibilità di punti*** di ricarica ***dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte***. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica ***che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce*** un fattore abilitante fondamentale***, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche*** esigenze operative ***delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio***[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce ***diversi*** esempi di buone pratiche e misure ***efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di*** veicoli a zero emissioni ***nel contesto delle flotte aziendali***.

(15) Gli Stati membri dovrebbero ***mantenere piena flessibilità nel definire la combinazione più adeguata di misure di sostegno per favorire*** la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, ***tenendo conto delle circostanze nazionali e delle realtà operative. Tali misure possono includere regimi di tassazione agevolati, incentivi in materia di pedaggi stradali,*** misure di sostegno soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato***, o misure volte a migliorare le*** condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, ***compresa la diffusione di infrastrutture*** di ricarica ***accessibili, anche in termini di prezzi***. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica ***rimane*** un fattore abilitante fondamentale ***per la transizione delle flotte aziendali, in particolare per i gestori con*** esigenze operative ***intense***. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali" fornisce esempi ***utili*** di buone pratiche ***nazionali*** e misure ***volontarie a sostegno della diffusione dei*** veicoli a zero emissioni.

---

[11] ***Regolamento (UE) 2023/1804.***

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali

(COM(2025) 96 final).

Or. en

Emendamento 193
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero ***e basse*** emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente***, senza abbonamento preventivo*** e a prezzi ***trasparenti, equi e*** accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci

nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

Emendamento 194
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero ***e basse*** emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi

facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

Emendamento 195
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a

chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici***, in particolare negli edifici privati,*** o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente***, senza abbonamento preventivo*** e a prezzi ***trasparenti, equi e*** accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. ***Tuttavia, la regolamentazione delle infrastrutture di ricarica per i combustibili alternativi dovrebbe essere concentrata nel regolamento AFIR e si dovrebbe evitare qualsiasi sovrapposizione normativa.*** La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. ***Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di adottare obiettivi e incentivi più ambiziosi.***

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

Motivazione

Questi emendamenti sono giustificati per mantenere la coerenza con il diritto dell'Unione vigente ed evitare duplicazioni normative. L'infrastruttura di ricarica e per i combustibili alternativi è disciplinata dal regolamento AFIR.

Emendamento 196
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili***, senza obblighi di abbonamento preventivo e a condizioni di prezzo trasparenti,*** costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del

esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. ***Gli Stati membri dovrebbero promuovere le tecnologie di ricarica intelligente e, in particolare, quelle di ricarica bidirezionale, a partire dalle flotte aziendali a zero emissioni.***

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

Emendamento 197
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la

disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare ***obiettivi*** per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"***[12]*** fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.	disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare ***parametri di riferimento*** per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente***, senza abbonamento preventivo*** e a prezzi ***trasparenti, equi e*** accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio11. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali" fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali. ***Il presente regolamento dovrebbe impedire agli Stati membri di adottare obiettivi più ambiziosi.***
[11] Regolamento (UE) 2023/1804.	
[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).	

Or. en

Motivazione

Un accesso facile e trasparente alle infrastrutture di ricarica è fondamentale per accelerare la diffusione dei veicoli elettrici da parte delle imprese. Inoltre, gli Stati membri dovrebbe essere autorizzati a fissare parametri di riferimento diversi per determinate categorie di imprese e gestori di flotte, in base alle loro specifiche sfide e opportunità.

Emendamento 198
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento, compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata); il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici o l'accesso preferenziale ai parcheggi. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente***, senza abbonamento preventivo*** e a prezzi ***trasparenti, equi e*** accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento***,*** ***compresi: l'introduzione di pedaggi stradali più favorevoli***; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato***; l'introduzione di prescrizioni per le licenze per specifici servizi di trasporto passeggeri (quali taxi, trasporto a chiamata)***; il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici ***o l'accesso preferenziale ai parcheggi***. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore abilitante fondamentale, che può	(15) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare qualsiasi misura che ritengano necessaria per conseguire gli obiettivi stabiliti dal presente regolamento; una tassazione che favorisca la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni, o altre misure di sostegno statale soggette alle norme applicabili agli aiuti di Stato***, vigilando a che non siano sovvenzionati o incentivati gli acquisti di veicoli a zero o a basse emissioni che non soddisfano il criterio "prodotto nell'Unione europea"***; il miglioramento delle condizioni abilitanti per l'uso di veicoli a zero e a basse emissioni, quali la disponibilità di punti di ricarica dedicati presso luoghi specifici***; dovrebbero essere sostenuti altresì i regimi di premi alla conversione***. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a fissare obiettivi per categorie specifiche di imprese o gestori di flotte. La disponibilità di un'infrastruttura di ricarica***, in particolare nei nodi di mobilità,*** che consenta di ricaricare i veicoli facilmente e a prezzi accessibili costituisce un fattore

essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

abilitante fondamentale, che può essere garantito dagli Stati membri tenendo conto delle specifiche esigenze operative delle flotte aziendali, contribuendo anche al conseguimento dei loro obiettivi di cui al regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. La comunicazione "Decarbonizzazione dei parchi veicoli aziendali"[12] fornisce diversi esempi di buone pratiche e misure efficaci che possono essere messe in atto a livello nazionale per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali.

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

[11] Regolamento (UE) 2023/1804.

[12] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

Or. fr

Emendamento 200
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Sebbene il costo totale di proprietà dei veicoli elettrici a batteria nel corso del loro intero ciclo di vita sia inferiore a quello dei veicoli con motore a combustione interna, soprattutto grazie ai minori costi di carburante e manutenzione, il prezzo di acquisto più elevato dei veicoli elettrici a batteria nuovi rimane un ostacolo per alcuni consumatori europei, in particolare per le famiglie a basso e medio reddito. Le norme dell'UE in tema di CO_2 di cui al regolamento (UE) 2019/631 stanno dando

risultati, incentivando i fabbricanti a immettere sul mercato dell'Unione veicoli elettrici a batteria più piccoli e a prezzi più accessibili. Di conseguenza, il prezzo medio dei veicoli elettrici a batteria in tutti i segmenti è diminuito del 5 % nel 2025[1 bis]. Mantenere un contesto normativo solido e stabile è essenziale per garantire che i veicoli elettrici a batteria possano raggiungere la parità di prezzo con i veicoli a combustione in tutti i segmenti prima del 2030. In Cina, i veicoli elettrici a batteria hanno già raggiunto la parità di prezzo con i veicoli a combustione in pressoché tutti i segmenti. Come misura complementare, i modelli nazionali di leasing sociale, in particolare quelli destinati alle famiglie a basso e medio reddito, si sono dimostrati efficaci nell'accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni, riducendo in tal modo la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto delle fluttuazioni dei prezzi. Il presente regolamento dovrebbe pertanto incoraggiare gli Stati membri a istituire un quadro normativo per il leasing sociale, in particolare per le famiglie a basso e medio reddito, per gli utenti vulnerabili dei trasporti e per i lavoratori. A tal fine, gli Stati membri sono incoraggiati a utilizzare i fondi dell'UE disponibili, in particolare il Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955.

[1 bis] AIE, "Global EV Outlook 2026" (Prospettive globali per il settore dei veicoli elettrici, 2026).

Or. en

Emendamento 201
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Sebbene i livelli di prestazione per le emissioni di CO2 di cui al regolamento (UE) 2019/631 si concentrino sulle immatricolazioni di nuovi veicoli, circa due terzi di tutte le vendite di automobili nell'Unione avvengono sul mercato dell'usato, che costituisce il canale principale attraverso il quale la maggior parte dei consumatori europei, in particolare le famiglie a basso e medio reddito, ha accesso alla mobilità. La decarbonizzazione del trasporto su strada non sarà pertanto conseguita attraverso la regolamentazione dei soli veicoli nuovi. Sono necessari incentivi strategici per accelerare la transizione del mercato dell'usato verso veicoli a zero emissioni. Le flotte aziendali rappresentano un'opportunità unica in questo senso, in quanto il loro elevato chilometraggio annuale e i brevi periodi di detenzione fanno sì che i veicoli raggiungano il mercato dell'usato più velocemente e in volumi maggiori rispetto ai veicoli di proprietà privata. Per realizzare questo potenziale sono necessarie politiche pubbliche che sostengano attivamente la diffusione sul mercato di veicoli usati a zero emissioni, anche attraverso regimi di leasing sociale, incentivi fiscali e infrastrutture di ricarica adeguate. Tali politiche genererebbero benefici che si rafforzano a vicenda: da un lato, sosterrebbero le grandi imprese nel rinnovamento delle loro flotte verso l'azzeramento delle emissioni; dall'altro, renderebbero la mobilità pulita accessibile e alla portata della stragrande maggioranza dei consumatori europei, contribuendo così agli obiettivi generali di decarbonizzazione del settore dei trasporti dell'Unione.

Or. en

Emendamento 202
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Gli Stati membri insulari e le regioni insulari devono far fronte a specifici vincoli strutturali e geografici nella transizione verso una mobilità a zero emissioni, tra cui la limitata capacità di interconnessione elettrica, l'aumento dei costi di trasporto e di importazione dei veicoli, la frammentazione dei mercati, la domanda stagionale di trasporti legata al turismo, la limitata disponibilità di terreni per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e la dipendenza dalla logistica marittima. Tali vincoli possono incidere sul ritmo e sull'efficienza in termini di costi della diffusione di flotte aziendali a zero e a basse emissioni. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere autorizzati ad adottare misure mirate e proporzionate che riflettano le caratteristiche specifiche dei territori insulari nell'attuazione del presente regolamento, garantendo nel contempo il conseguimento generale degli obiettivi dell'Unione in materia di clima e trasporti.

Or. en

Emendamento 203
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) La mancanza di disponibilità delle infrastrutture di

ricarica, in particolare al di fuori delle aree urbane, ostacola la diffusione di una flotta aziendale a zero emissioni. Prima di fissare un obiettivo obbligatorio per gli Stati membri per la flotta aziendale a zero e a basse emissioni, è essenziale sviluppare e integrare le infrastrutture di ricarica disponibili per la flotta commerciale, ad esempio nelle zone industriali, nei centri logistici e negli snodi di trasporto.

Or. en

Emendamento 204
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Le strategie di mobilità aziendale dovrebbero contribuire a una transizione più ampia verso soluzioni di mobilità sostenibili e condivise, sostenendo nel contempo regimi di leasing sociale rivolti alle famiglie a basso e medio reddito, agli utenti vulnerabili dei trasporti e ai lavoratori autonomi.

Or. en

Emendamento 205
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Sebbene la decarbonizzazione dei veicoli inclusi nelle flotte rimanga una priorità in tutti i settori di attività, l'attuale livello di requisiti

tecnologici per i furgoni adibiti alla distribuzione di medicinali non è ancora tecnologicamente fattibile in molti casi.

Or. en

Emendamento 206
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 15 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 ter) Al fine di agevolare la diffusione di veicoli a zero emissioni da parte delle imprese e dei gestori di flotte, le procedure in materia di aiuti di Stato dovrebbero rimanere proporzionate, prevedibili e semplici dal punto di vista amministrativo, in particolare per le imprese più piccole e gli Stati membri con capacità amministrativa limitata. La Commissione dovrebbe garantire la coerenza tra il presente regolamento e i quadri applicabili in materia di aiuti di Stato, compreso il futuro regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) La diffusione di veicoli a basse emissioni basati sulla trazione elettrica farà anche salire la domanda di infrastrutture di ricarica, per cui la	***soppresso***

densità della rete di ricarica aumenterà, con vantaggi anche per i veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 208
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) La diffusione di veicoli a basse emissioni basati sulla trazione elettrica farà anche salire la domanda di infrastrutture di ricarica, per cui la densità della rete di ricarica aumenterà, con vantaggi anche per i veicoli a zero emissioni.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 209
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) La diffusione di veicoli a ***basse*** emissioni ***basati sulla trazione elettrica*** farà ***anche*** salire ***la domanda di*** infrastrutture di ricarica***, per cui la densità della rete*** di ricarica ***aumenterà, con vantaggi anche per i veicoli a zero emissioni***.	(16) La diffusione di veicoli a ***zero*** emissioni farà salire ***l'utilizzo e l'attuabilità economica delle*** infrastrutture di ricarica ***e favorirà ulteriori investimenti nelle reti di ricarica, nella ricarica intelligente e nelle infrastrutture*** di ricarica ***bidirezionali***.

Or. en

Emendamento 210

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

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) La diffusione di veicoli a basse emissioni basati sulla trazione elettrica farà anche salire la domanda di infrastrutture di ricarica, per cui la densità della rete di ricarica aumenterà, con vantaggi anche per i veicoli a zero emissioni.	(16) La diffusione di veicoli a basse emissioni basati sulla trazione elettrica farà anche salire la domanda di infrastrutture di ricarica, per cui la densità della rete di ricarica aumenterà, con vantaggi anche per i veicoli a zero emissioni. ***La realizzazione di infrastrutture di ricarica accessibili, anche in termini di prezzi, e affidabili rimane una condizione preliminare per la diffusione su vasta scala di veicoli a zero e a basse emissioni, compresi i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili.***

Or. en

Emendamento 211
Tiemo Wölken, François Kalfon
a nome del gruppo S&D

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) Data la crescente necessità di fornire flessibilità ed energia elettrica dispacciabile al sistema energetico e considerando che una quota sostanziale delle flotte aziendali tende a seguire modelli di guida e di ricarica regolari e predittivi, il presente regolamento dovrebbe inoltre promuovere l'adozione di tecnologie di ricarica intelligenti e bidirezionali nelle flotte e incoraggiare gli Stati membri a realizzare le infrastrutture necessarie, nonché l'accesso al mercato e

ai dati.

Or. en

Emendamento 212
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) Poiché le autovetture aziendali seguono spesso modelli di utilizzo prevedibili e ripetitivi, la presente direttiva dovrebbe promuovere l'adozione di tecnologie di ricarica intelligenti e bidirezionali nelle flotte aziendali.

Or. en

Motivazione

L'elettrificazione della flotta dovrebbe essere progettata tenendo conto delle norme in materia di energia, flessibilità e interoperabilità e non essere trattata esclusivamente come una questione di trasporti. Le flotte aziendali possono fungere da risorse di sistema perché i loro modelli di utilizzo prevedibili le rendono adatte alla ricarica intelligente e bidirezionale. La direttiva può accelerare la ricarica intelligente e dare un chiaro segnale di sostegno alla ricarica bidirezionale ai portatori di interessi.

Emendamento 213
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) Poiché le autovetture aziendali seguono spesso modelli di utilizzo prevedibili e ripetitivi, il presente regolamento dovrebbe promuovere l'adozione di tecnologie di ricarica intelligenti e bidirezionali nelle flotte aziendali.

Or. en

Emendamento 214
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 ter) La ricarica intelligente e bidirezionale dei veicoli elettrici è inoltre vantaggiosa ai fini dell'integrazione dell'energia elettrica pulita nel sistema in modo efficiente sotto il profilo dei costi e ai fini dell'ottimizzazione dell'uso dell'energia.

Or. en

Motivazione

Le proiezioni indicano una massiccia espansione della capacità installata di energia rinnovabile in Europa entro il 2050: oltre 1 000 GW di energia eolica onshore, fino a 450 GW di capacità eolica offshore e oltre 600 GW di capacità solare. Tuttavia, l'elettrificazione sarà un successo solo se si riuscirà ad assorbire questa quota crescente di generazione rinnovabile attraverso l'elettrificazione degli usi. Per massimizzare l'elettrificazione come il percorso più credibile verso la resilienza e ridurre i costi dell'energia, i responsabili politici devono pertanto integrare anche elementi di elettrificazione intelligente nella normativa dell'UE, al fine di evitare ulteriori costi di sistema e inefficienze.

Emendamento 215
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 ter) La ricarica intelligente e bidirezionale dei veicoli elettrici è inoltre vantaggiosa ai fini dell'integrazione dell'energia elettrica pulita nel sistema in modo efficiente sotto il profilo dei costi e ai fini dell'ottimizzazione dell'uso

dell'energia.

Or. en

Emendamento 216
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 16 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 quater) Data la maturità della tecnologia e il suo impatto positivo sul costo totale di proprietà, la ricarica intelligente dovrebbe essere promossa come modalità predefinita di ricarica.

Or. en

Emendamento 217
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 16 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 quater) considerando che, per preservare e mantenere un approvvigionamento sicuro e protetto di medicinali agli ospedali e alle farmacie in tutta Europa, è necessaria una dispensa speciale per i furgoni adibiti al trasporto a temperatura controllata che sono essenziali per il trasporto sicuro di medicinali, vaccini e altri prodotti sanitari e medicinali.

Or. en

Emendamento 218
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 16 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 quater) Poiché le tecnologie di ricarica intelligente e bidirezionale potrebbero non essere conosciute dai gestori di flotte, gli Stati membri dovrebbero mobilitare le risorse pedagogiche e finanziarie necessarie per sensibilizzare e sostenere le imprese nel rinnovo delle loro flotte dotandole di capacità di ricarica intelligente o bidirezionale.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad	***soppresso***

abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

---

[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero ***sfruttare appieno tale leva, fornendo*** sostegno finanziario ***a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso*** di veicoli a zero ***o*** a basse emissioni***. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando*** la competitività ***dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità***	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero ***poter ricorrere a misure di*** sostegno finanziario ***per favorire la diffusione*** di veicoli a zero ***e*** a basse emissioni***, sostenendo nel contempo*** la competitività ***e la resilienza della catena del valore automobilistica europea***.

produttiva dell'Unione in tali settori.

---

*[13] **Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.***

Or. en

Emendamento 221
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare ***appieno*** tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali ***esclusivamente in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per*** veicoli elettrici, ***nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della***	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali ***che utilizzano energia rinnovabile (***veicoli elettrici ***a batteria***, ***veicoli ibridi ricaricabili,*** veicoli ***elettrici alimentati a celle a combustibile e veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili)***.

decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli ***a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.***

---

[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Motivazione

I gestori di flotte dovrebbero avere accesso a un'ampia gamma di tecnologie per soddisfare

i loro diversi casi d'uso e le loro diverse prescrizioni operative. In tale contesto, è essenziale garantire condizioni di parità e

neutralità tecnologica tra i veicoli elettrici a batteria, i veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile e

altre soluzioni di propulsione alternative come i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili.

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

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le	(17) Il modo in cui sono concepite le

misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali ***esclusivamente*** in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio ***esclusivo*** dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture ***e i furgoni*** "***prodotti*** nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali in caso di veicoli a zero o a basse emissioni ***"prodotti nell'Unione europea"***. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare ***gradualmente*** le importazioni di combustibili fossili***. In considerazione dell'impatto di successive crisi sull'accesso alla mobilità per tutti, il presente regolamento non mira a considerare come sostegno finanziario i rimborsi delle imposte sui carburanti che gli Stati membri possono istituire in funzione delle professioni e neppure a impedire aiuti eccezionali in periodi di crisi come quella attuale***. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture "***prodotte*** nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la

competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori. ***Dato il loro interesse ecologico e industriale, i piccoli veicoli elettrici "prodotti nell'Unione europea" dovranno beneficiare di una metodologia di calcolo distinta che ne favorisca l'integrazione nelle flotte aziendali.***

[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. fr

Emendamento 223
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere

la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

[13]Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024,

la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. ***Il regolamento (UE) 2023/1542 ha introdotto prescrizioni relative allo stato di salute delle batterie per veicoli elettrici, in quanto fornire ai consumatori senza costi aggiuntivi informazioni complete e facilmente accessibili al riguardo è fondamentale per aumentare l'affidabilità del mercato dell'usato.*** Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico ***e sostenere lo sviluppo del mercato dell'usato***. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori***, nonché attuando un approccio circolare all'interno della catena del valore delle batterie, comprese le attività di riparazione, rifabbricazione, cambio di destinazione e riciclaggio all'interno dell'Unione***. ***La disponibilità di informazioni digitali sulle batterie può rafforzare la trasparenza, la fiducia dei consumatori e la circolarità nel mercato dell'usato per i veicoli a zero emissioni.***

[13]Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024,

Or. en

Emendamento 224
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero ***o a basse*** emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE ***e*** ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. ***Tuttavia, nel 2023, solo nei cinque maggiori paesi dell'UE sono stati spesi fino a 42 miliardi di EUR di denaro dei contribuenti per sovvenzionare l'uso di veicoli aziendali ad alte emissioni[1 bis].*** Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE***,*** ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili ***e a proteggere le imprese e, in ultima analisi, i consumatori, in particolare gli utenti più vulnerabili del settore dei trasporti, dai prezzi elevati e volatili dei combustibili fossili***. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le

le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.	batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico***, preservando così posti di lavoro attrattivi e di alta qualità nell'industria europea***. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.
	[1 bis] ERM, Company car fossil fuel subsidies in Europe (Sovvenzioni a favore delle autovetture aziendali alimentate con combustibili fossili in Europa), 2024.
[13]Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.	[13]Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Emendamento 225
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri

dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali ***esclusivamente*** in caso di veicoli a zero o a basse emissioni***. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili***. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

---

[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Motivazione

È necessario un approccio pragmatico e realistico per garantire che gli operatori economici e le famiglie a basso e medio reddito continuino ad avere accesso a una mobilità a prezzi accessibili, anche quando non possiedono ancora un veicolo a zero emissioni o un veicolo a basse emissioni.

Emendamento 226
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero o a basse emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero e a basse emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di

sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture ***e i furgoni*** "***prodotti*** nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.	sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture "***prodotte*** nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.
[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.	[13] Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. fr

Emendamento 227
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero ***o a basse*** emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica	(17) Il modo in cui sono concepite le misure di sostegno finanziario è spesso decisivo ai fini della scelta del veicolo aziendale da acquistare. Fatte salve le competenze nazionali, gli Stati membri dovrebbero sfruttare appieno tale leva, fornendo sostegno finanziario a favore dei veicoli aziendali esclusivamente in caso di veicoli a zero emissioni. Nelle conclusioni del Consiglio è stata ripetutamente sottolineata la necessità di eliminare gradualmente quanto prima le sovvenzioni a favore dei combustibili fossili[13]. Un sostegno finanziario che vada a beneficio esclusivo dei veicoli a zero emissioni può essere complementare agli sforzi dell'Unione volti ad aumentare a tasso accelerato la sicurezza energetica dell'UE e

dell'UE e ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili. Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

[13]Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

ad abbandonare le importazioni di combustibili fossili Al fine di sostenere la decarbonizzazione in settori industriali chiave che riforniscono l'industria automobilistica e di promuovere anche i prodotti delle tecnologie pulite e la produzione interna di tecnologie quali le batterie per veicoli elettrici, nel patto per l'industria pulita la Commissione ha annunciato una proposta di atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale. Dato che la transizione verso veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali può essere oggetto di sostegno finanziario pubblico negli Stati membri, vi è la possibilità di utilizzare detto sostegno per contribuire a rafforzare le catene del valore nazionali del settore automobilistico. Le autovetture e i furgoni "prodotti nell'Unione europea" possono contribuire alla creazione di un mercato guida stabile per i fornitori europei, migliorando la competitività dell'industria dell'Unione, preservando la sua forza lavoro e contribuendo ad attrarre investimenti nuovi a favore della capacità produttiva dell'Unione in tali settori.

[13]Ad esempio le conclusioni del Consiglio sulla diplomazia verde del 18 marzo 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Emendamento 228
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo	***soppresso***

sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Emendamento 230
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*

(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Motivazione

La normativa incentrata principalmente sulla riduzione di CO_2 dovrebbe rimanere chiaramente distinta dalle considerazioni di politica commerciale. L'offuscamento dei confini tra gli obiettivi climatici e le misure connesse al commercio rischia di compromettere la chiarezza normativa, distorcere i segnali di mercato e indebolire l'efficacia di entrambi i settori strategici.

Emendamento 231
Urmas Paet

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) ***Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una*** metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".	(18) ***La definizione e la relativa*** metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea" ***dovrebbero essere stabilite a norma del regolamento che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici ("atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale")***.

Or. en

Emendamento 233
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, ***alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di*** adottare ***atti delegati per stabilire*** una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare	(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, ***il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero*** adottare ***congiuntamente, secondo la procedura legislativa ordinaria, un atto legislativo specifico che***

un'autovettura ***o un furgone*** "***prodotto*** nell'Unione europea".	***stabilisca*** una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura "***prodotta*** nell'Unione europea". ***In particolare, tale atto fisserebbe un tasso minimo di integrazione locale del 60 % per i componenti strategici ed escluderebbe esplicitamente i costruttori che beneficiano di sovvenzioni statali distorsive del mercato interno provenienti da paesi terzi.***

Or. fr

Emendamento 234
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".	(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea". ***L'imminente atto delegato che istituisce la metodologia dovrebbe garantire che i veicoli, le loro parti e i loro componenti fabbricati all'interno dell'UE, beneficino dell'etichetta "made in the European Union" indipendentemente dai diritti di proprietà dell'impresa specifica.***

Or. en

Emendamento 235
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea".	(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la determinazione dei criteri per considerare un'autovettura o un furgone "prodotto nell'Unione europea". ***La metodologia dovrebbe inoltre prendere in considerazione criteri di sostenibilità, circolarità e resilienza all'interno della catena di approvvigionamento delle batterie per veicoli elettrici.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la	(18) Per poter allineare le prescrizioni per il rafforzamento delle catene del valore nazionali nel settore automobilistico al futuro atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, come annunciato nel patto per l'industria pulita, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire una metodologia per la

determinazione dei criteri per considerare un'autovettura ***o un furgone*** "***prodotto*** nell'Unione europea".	determinazione dei criteri per considerare un'autovettura "***prodotta*** nell'Unione europea"***, opportunità unica per rilanciare l'industria automobilistica europea, rafforzando al contempo il reale apporto tecnologico della mobilità a zero e a basse emissioni***.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente	***soppresso***

regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

Or. en

Emendamento 238
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione ***del*** presente ***regolamento***, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di ***dimostrare il rispetto dei nuovi*** obiettivi ***di immatricolazione***, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione ***della*** presente ***direttiva***, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali ***indicativi*** di cui all'allegato. Al fine di ***monitorare i progressi compiuti nel conseguimento degli*** obiettivi ***della presente direttiva***, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni

fiscali. ***La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.***	rilevante, quali banche dati e registri fiscali.

Or. en

Motivazione

Questo emendamento allinea la governance e la comunicazione alla natura indicativa degli obiettivi. I piani nazionali e le comunicazioni dovrebbero monitorare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi della direttiva, non dimostrare la conformità con obblighi vincolanti. Le comunicazioni periodiche forniscono una base sufficiente per la valutazione da parte della Commissione, mentre gli ulteriori meccanismi di riesame e le revisioni degli obiettivi dovrebbero rimanere soggetti alle procedure ordinarie dell'Unione.

Emendamento 239
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe

presentare alla Commissione ***un piano*** nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare ***al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato***. Al fine di ***dimostrare il rispetto dei nuovi*** obiettivi ***di immatricolazione***, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione***, a cadenza annuale,*** il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. ***La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.***	presentare alla Commissione***, ogni due anni, una strategia*** nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare. Al fine di ***monitorare i progressi compiuti nel conseguimento degli*** obiettivi ***del presente regolamento***, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali.

Or. en

Emendamento 240
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe

Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di ***conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato***. Al fine di ***dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione***, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, ***a cadenza annuale***, ***il numero di*** veicoli ***nuovi immatricolati da*** grandi imprese ***nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali***. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel ***2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi***, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. ***La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati***	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di ***favorire la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni nelle flotte aziendali***. Al fine di ***valutare i progressi compiuti***, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, ***riducendo al minimo gli oneri amministrativi a carico degli Stati membri e degli operatori economici***, ***i dati pertinenti relativi all'immatricolazione dei*** veicoli ***da parte delle*** grandi imprese. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel ***2035***, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato***, compresi la diffusione delle infrastrutture, i prezzi dell'energia elettrica, la competitività industriale, l'accessibilità economica e la disponibilità di modelli di veicoli adeguati***. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione.

membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

Or. en

Emendamento 241
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di ***veicoli nuovi immatricolati*** da grandi imprese ***nel suo territorio e*** la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni ivi contenuta***, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni*** rilevante***, quali banche dati e registri fiscali***. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione ***e garantire l'effettiva esclusione dall'ambito di applicazione delle persone fisiche, delle microimprese e delle piccole e medie imprese***, ciascuno Stato membro dovrebbe ***registrare e*** comunicare ***specifici punti di dati per ogni nuova immatricolazione di veicoli aziendali. Tale monitoraggio dovrebbe includere informazioni tecniche dettagliate per ciascun veicolo, compresi il tipo di gruppo propulsore, le emissioni di CO2 e la massa in ordine di marcia, come specificato nel certificato di conformità. Qualora il soggetto che effettua l'immatricolazione sia un intermediario finanziario, come una società di leasing o di noleggio, gli Stati membri devono registrare lo status dell'utente finale o del locatario per distinguere tra grandi imprese, microimprese, piccole o medie imprese e persone fisiche. Il calcolo degli obiettivi di conformità dovrebbe basarsi esclusivamente sui veicoli per i quali sia il***

interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

soggetto che effettua l'immatricolazione sia l'utente finale sono identificati come grandi imprese

Gli Stati membri dovrebbero trasmettere tali informazioni alla Commissione, a cadenza annuale, ***entro il 28 febbraio, in un formato digitale standardizzato. La Commissione dovrebbe tenere un registro di tali dati accessibile al pubblico e, entro il 30 giugno di ogni anno, pubblicare i progressi compiuti dagli Stati membri, indicando*** il numero ***totale*** di ***immatricolazioni effettuate*** da grandi imprese***,*** la quota di veicoli a zero emissioni ivi contenuta ***e i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi nazionali.***

Per garantire che il quadro di comunicazione rimanga solido e tecnicamente rilevante***, la Commissione dovrebbe essere autorizzata ad adottare atti delegati volti a modificare i requisiti e i parametri relativi ai dati***.

Entro il 31 dicembre 2027, e parallelamente al riesame del regolamento (UE) 2019/1242, la Commissione dovrebbe presentare una nuova proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio per aumentare gli appalti per il trasporto merci a zero emissioni da parte delle grandi imprese.

La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del

presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione ***dovrebbe*** riesaminare il presente regolamento ***nel***	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione ***dovrà*** riesaminare il presente regolamento ***ogni due anni***

2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.	***dalla sua entrata in vigore*** e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato***, ossia l'impatto economico sul settore delle flotte aziendali nonché l'avanzamento del mercato dei veicoli elettrici usati***. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati***. Essa presterà un'attenzione particolare all'evoluzione della quota di mercato e dei volumi di veicoli a zero o a basse emissioni importati da paesi terzi, valuterà il rischio che gli obiettivi e le misure previsti dal presente regolamento favoriscano le importazioni extra-europee a danno della produzione e delle catene del valore europee e prevederà ogni adeguamento necessario per preservare la competitività strategica del settore automobilistico europeo***. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.
	Or. fr

Emendamento 243
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro ***dovrebbe*** presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi ***nazionali di cui all'allegato***. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro ***dovrebbe*** comunicare alla Commissione, a cadenza ***annuale***, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione***, anche fissando obiettivi per i periodi successivi***, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi ***e gli Stati membri*** nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro ***è invitato a*** presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi ***di azzeramento delle emissioni***. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro ***può*** comunicare alla Commissione, a cadenza ***biennale***, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

Or. en

Emendamento 244
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, ***adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato***. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni ***in vista*** del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe ***registrare e*** comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, ***specifici punti di dati per ogni nuova immatricolazione di veicoli aziendali, inclusi*** il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe ***tenere un registro accessibile al pubblico contenente tali punti di dati e comunicare annualmente i progressi compiuti dagli Stati membri. Inoltre, ogni due anni a partire dal 2028, gli Stati membri dovrebbero presentare piani aggiornati sulle modalità con cui intendono conseguire gli obiettivi fissati nel presente regolamento. Entro il 31 dicembre 2027, parallelamente alla revisione delle norme in materia di CO2 per i veicoli pesanti, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione l'introduzione di misure volte a stimolare la diffusione di veicoli pesanti a zero emissioni nell'Unione. La Commissione dovrebbe*** riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del

volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.	caso, ***estenderne l'ambito di applicazione, in particolare alle imprese di medie dimensioni dotate di grandi flotte di veicoli aziendali***. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti***, in quale misura il regolamento abbia aiutato i costruttori a raggiungere i propri obiettivi ai sensi del regolamento (UE) 2019/631, l'impatto del regolamento sullo sviluppo di un mercato dell'usato accessibile e competitivo per i veicoli a zero emissioni*** e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe ***raccogliere dati scientifici e*** avvalersi***, se necessario,*** del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere ***ulteriori*** informazioni ***rilevanti ai fini*** del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.
	Or. en

Emendamento 245
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di

cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

cui all'allegato***, comprese metodologie dettagliate di monitoraggio e comunicazione, quali misure volte a garantire la trasparenza e l'affidabilità nel mercato dell'usato per i veicoli a zero emissioni***. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito. ***La Commissione dovrebbe valutare la necessità di prescrizioni armonizzate dell'Unione relative alla valutazione, alla trasparenza e alla verifica dello stato di salute delle batterie per veicoli elettrici, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, del regolamento (UE) 2023/1542, delle pertinenti attività dell'UNECE e della futura normativa dell'Unione in materia***

di controlli tecnici e ispezioni dei veicoli.

Or. en

Emendamento 246
Rosa Serrano Sierra

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto ***degli*** sviluppi ***tecnologici e*** del mercato. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato***, compresa una valutazione delle infrastrutture di ricarica e della capacità della rete nei principali nodi di trasporto, compresi gli aeroporti***. Al fine di dimostrare il rispetto dei nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto ***della pertinente normativa in materia di rete, garantendo la coerenza con gli obiettivi di diffusione dei punti di ricarica e rifornimento in tutta l'Unione, nonché con i pertinenti*** sviluppi del mercato ***e della tecnologia***. Nel valutare il funzionamento del presente

pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

Or. en

Emendamento 247
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare ***il rispetto dei*** nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe	(19) Per consentire alla Commissione di monitorare e seguire adeguatamente l'attuazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro dovrebbe presentare alla Commissione un piano nazionale che descriva le misure che ha messo in atto e quelle che intende attuare al fine di conseguire gli obiettivi nazionali di cui all'allegato. Al fine di dimostrare ***l'allineamento ai*** nuovi obiettivi di immatricolazione, ciascuno Stato membro dovrebbe comunicare alla Commissione, a cadenza annuale, il numero di veicoli nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ivi contenuta, per categoria di veicoli, sulla base dei dati estratti dai rispettivi registri di immatricolazione o da qualsiasi altra fonte di informazioni rilevante, quali banche dati e registri fiscali. La Commissione dovrebbe

riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione***, anche fissando obiettivi per i periodi successivi, tenendo conto degli sviluppi tecnologici e del mercato***. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.	riesaminare il presente regolamento nel 2032 e, se del caso, adottare proposte per una sua revisione. Nel valutare il funzionamento del presente regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare in quale misura gli obiettivi del presente regolamento siano stati conseguiti e in quale misura il regolamento abbia inciso sulla competitività dei settori interessati. Tale riesame dovrebbe riguardare anche l'interazione del presente regolamento con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. La Commissione dovrebbe avvalersi del forum per i trasporti sostenibili per raccogliere informazioni in vista del riesame e sostenere i portatori di interessi e gli Stati membri nell'attuazione di misure volte a conseguire gli obiettivi e discutere le iniziative in seguito.

Or. en

Emendamento 248
Flavio Tosi

Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) Data la diversità delle strutture di mercato, del grado di preparazione delle infrastrutture, dei modelli di leasing, dei sistemi fiscali e delle condizioni operative in tutta l'Unione, le misure volte ad accelerare la decarbonizzazione delle flotte aziendali dovrebbero essere accompagnate da condizioni abilitanti adeguate. La disponibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico, una sufficiente capacità di rete, prezzi dell'energia accessibili, l'accesso a soluzioni di finanziamento e leasing, un'adeguata capacità di produzione di

veicoli e valori residui stabili sono fattori chiave per una transizione di successo, efficace sotto il profilo dei costi e fattibile dal punto di vista operativo. La Commissione dovrebbe sostenere gli Stati membri attraverso orientamenti, lo scambio di migliori pratiche e incentivi mirati, tenendo conto delle specificità nazionali, preservando nel contempo la competitività ed evitando oneri amministrativi sproporzionati.

Or. en

Motivazione

Questo considerando rispecchia la necessità di un quadro flessibile e proporzionato in grado di adattarsi alle diverse circostanze nazionali e di sostenere una transizione pragmatica verso flotte aziendali più pulite.

Emendamento 249
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) Al fine di garantire la trasparenza e responsabilizzare i consumatori, le informazioni sullo stato di salute dovrebbero essere rese facilmente disponibili e accessibili ai consumatori senza costi aggiuntivi e fornite per impostazione predefinita nel sistema di gestione delle batterie di bordo e nel sistema di informazione del conducente di tutti i veicoli nuovi. A norma dell'articolo 38, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE, per i veicoli esistenti i costruttori dovrebbero garantire che i dati sullo stato di salute siano messi a

disposizione senza costi aggiuntivi mediante aggiornamenti software del sistema di gestione delle batterie e del sistema di informazione del conducente, ove tecnicamente fattibile.

Or. en

Motivazione

Come indicato all'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/1542, le informazioni sullo stato di salute e sulla durata di vita prevista delle batterie dovrebbero essere fornite dal sistema di gestione delle batterie conformemente a tali prescrizioni specifiche.

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

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Dato che gli obiettivi di cui al presente regolamento, ossia l'accelerazione della diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto delle flotte aziendali, incrementando la competitività del settore automobilistico dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai soli Stati membri in modo da garantire segnali di mercato sufficienti e chiari per gli operatori di flotte in tutta l'UE ma, a motivo della coerenza con gli strumenti giuridici a livello di UE rivolti ai costruttori di veicoli, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso	***soppresso***

articolo.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Dato che gli obiettivi di cui al presente regolamento, ossia l'accelerazione della diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto delle flotte aziendali, incrementando la competitività del settore automobilistico dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai soli Stati membri in modo da garantire segnali di mercato sufficienti e chiari per gli operatori di flotte in tutta l'UE ma, a motivo della coerenza con gli strumenti giuridici a livello di UE rivolti ai costruttori di veicoli, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.	***soppresso***

Or. en