Parlement européen
2024-2029

Commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire
Commission des transports et du tourisme

2025/0421(COD)

23.6.2026

AMENDEMENTS
252 - 537

Projet de rapport
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Véhicules d'entreprise propres

Proposition de règlement
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

AM_Com_LegReport

Amendement 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans les flottes d'entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d'une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l'ensemble de l'Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l'Union destinés aux constructeurs automobiles, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.	(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d'une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l'ensemble de l'Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l'Union destinés aux constructeurs automobiles, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Or. en

Amendement 253
Li Andersson

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans les flottes	(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise, tout en

d’entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l’Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d’une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l’ensemble de l’Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l’Union destinés aux constructeurs automobiles, l’être mieux au niveau de l’Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l’article 5 du traité sur l’Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu’énoncé audit article, le présent règlement n’excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

favorisant la compétitivité du secteur automobile de l’Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d’une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l’ensemble de l’Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l’Union destinés aux constructeurs automobiles, l’être mieux au niveau de l’Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l’article 5 du traité sur l’Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu’énoncé audit article, le présent règlement n’excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Or. en

Amendement 254
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l’adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d’entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l’Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d’une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l’ensemble de l’Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l’Union destinés aux constructeurs automobiles, l’être mieux au niveau de l’Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de	(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l’adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d’entreprise ***et rendre les véhicules à émission nulle plus abordables***, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l’Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d’une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l’ensemble de l’Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l’Union destinés aux constructeurs automobiles, l’être mieux au niveau de l’Union, celle-ci peut

subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.	prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. ***Il convient en outre de souligner que les mesures politiques envisagées doivent respecter pleinement le principe de subsidiarité et laisser une marge de manœuvre suffisante en ce qui concerne les choix de mise en œuvre aux niveaux national et local.***

Or. en

Justification

Cette précision est nécessaire pour garantir que, si le règlement fixe des objectifs communs au niveau de l'Union, les États membres conservent une marge de manœuvre suffisante dans la conception et la mise en œuvre des mesures nécessaires à leur réalisation.

Amendement 255
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d'une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l'ensemble de l'Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l'Union destinés aux constructeurs automobiles, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre	(20) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise, tout en favorisant la compétitivité du secteur automobile de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres d'une manière qui garantisse des signaux de marché suffisants et clairs pour les exploitants de flottes dans l'ensemble de l'Union, mais peuvent, pour des raisons de cohérence avec les instruments juridiques de l'Union destinés aux constructeurs automobiles, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre

des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.	des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs ***et pour rendre les véhicules à émission nulle plus abordables***.
	Or. en

Amendement 256
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Compte tenu de la diversité des structures de marché, de l'état de préparation des infrastructures, des modèles de crédit-bail, des systèmes fiscaux et des conditions d'exploitation au sein de l'Union, la décarbonation des flottes d'entreprise devrait être soutenue principalement par des mesures de facilitation, des orientations, l'échange de bonnes pratiques et des incitations ciblées, notamment grâce à des infrastructures de recharge et de ravitaillement accessibles au public, au renforcement du réseau électrique et de sa capacité, à des prix de l'énergie abordables, à une capacité de production automobile suffisante, à l'accès à des solutions de financement et de crédit-bail, ainsi qu'à des conditions stables en matière de valeur résiduelle. En l'absence de telles conditions favorables, les objectifs obligatoires risquent d'entraîner des distorsions économiques et opérationnelles disproportionnées. Dans ce contexte, les lignes directrices de la Commission peuvent aider les États membres à déterminer les voies les plus rentables et les plus réalisables sur le plan opérationnel pour mettre en place des

flottes d'entreprise plus propres, tout en préservant la compétitivité et en évitant une charge administrative disproportionnée.

Or. en

Justification

Ce considérant reflète la nécessité de disposer d'un cadre souple et proportionné, capable de s'adapter aux différentes réalités nationales et de favoriser une transition pragmatique vers des flottes d'entreprise plus propres.

Amendement 257
Flavio Tosi

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Les mesures adoptées par les États membres devraient éviter de créer des obligations d'achat de fait pour les entreprises individuelles, notamment par l'intermédiaire de chaînes de crédit-bail, d'accords de sous-traitance ou d'exigences en matière de licence.

Or. en

Justification

Il convient, dans le cadre de la transition vers des flottes d'entreprise plus propres, de préserver la liberté d'entreprise et d'éviter d'imposer aux opérateurs des obligations directes et indirectes disproportionnées.

Amendement 258
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

(20 ter) Conformément au principe «mieux légiférer» et aux objectifs énoncés dans la «Boussole pour la compétitivité», il convient, dans le cadre de l'action de l'Union en matière de décarbonation des flottes d'entreprise, de réduire au minimum les charges administratives inutiles, de préserver la sécurité des investissements et d'éviter des coûts de mise en conformité disproportionnés pour les entreprises, notamment les PME.

Or. en

Justification

La transition vers des flottes d'entreprise plus propres devrait rester compatible avec les objectifs de compétitivité de l'Union et avec la nécessité de réduire les charges réglementaires et administratives excessives.

Amendement 259
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Considérant 20 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 quater) Les mesures adoptées par les États membres en application de la présente directive ne devraient pas se traduire par des obligations d'achat directes ou indirectes imposées à des entreprises individuelles, notamment par l'intermédiaire de chaînes de crédit-bail, d'accords de sous-traitance ou d'exigences en matière de licence.

Or. en

Justification

Il convient, dans le cadre de la transition vers des flottes d'entreprise plus propres, de préserver la liberté d'entreprise et d'éviter d'imposer aux opérateurs des obligations indirectes disproportionnées.

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

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	***supprimé***

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement ***établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union***. ***Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre***. Le présent règlement ***n'empêche*** pas ***les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux***.	Le présent règlement ***définit les conditions dans lesquelles les États membres peuvent adopter des mesures concernant les véhicules d'entreprise***. ***Ces mesures doivent être ouvertes sur le plan technologique, proportionnées et fondées sur le cycle de vie. Les véhicules ne peuvent être déclarés «propres» ou bénéficier d'un traitement réglementaire privilégié au seul motif qu'ils ne produisent pas d'émissions au tuyau arrière d'échappement***. ***Le critère déterminant est une évaluation complète du cycle de vie, qui englobe la fabrication, l'extraction des matières premières,***

	l'approvisionnement en énergie ou en carburant, l'utilisation, l'entretien, le recyclage et l'élimination. Le présent règlement ***ne doit*** pas ***être appliqué de manière à favoriser ou à défavoriser certaines technologies de propulsion sans une évaluation complète de leur cycle de vie***.

Or. de

Justification

L'objectif du règlement doit être de garantir l'ouverture technologique et l'évaluation du cycle de vie. Une approche axée uniquement sur les gaz d'échappement ne suffit pas.

Amendement 262
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il ***établit des objectifs en ce qui concerne*** la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves ***à émission nulle et à faibles émissions*** immatriculées par les grandes entreprises ***dans chaque État membre***. ***Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.***	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions***, y compris de véhicules fonctionnant avec des carburants durables à faible teneur en carbone,*** au sein de l'Union. Il ***impose aux États membres de définir des stratégies nationales visant à favoriser une augmentation progressive de*** la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves immatriculées par les grandes entreprises ***sur leur territoire***.

Or. en

Amendement 263
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à ***accroître*** l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union***. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de*** voitures et camionnettes d'entreprise neuves ***à émission nulle et à faibles émissions*** immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. ***Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.***	Le présent règlement établit un cadre visant à ***favoriser*** l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions***, y compris de véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles,*** au sein de l'Union***, au moyen de plans nationaux adoptés par les États membres concernant les*** voitures et camionnettes d'entreprise neuves immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre.

Or. en

Amendement 264
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions ***au sein de l'Union***. ***Il*** établit des objectifs en ce qui concerne la part de ***voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées*** par les grandes entreprises dans chaque État membre. ***Le présent règlement*** n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	***La présente directive*** établit un cadre visant à accroître***, au sein de l'Union,*** l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions***, y compris de véhicules utilisant des carburants durables à faible teneur en carbone tels que définis par la directive (UE) 2018/2001, répondant aux critères énoncés aux articles 29, 29 bis et 31 de ladite directive et dans les actes délégués y afférents***. ***Elle*** établit des objectifs ***indicatifs*** en ce qui concerne ***l'augmentation progressive de*** la part de ***véhicules de ce type immatriculés*** par les grandes entreprises dans chaque État membre. ***La présente directive*** n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Or. en

Justification

Cet amendement aligne l'objet de la directive sur la structure de ses objectifs indicatifs, en précisant que la directive établit un cadre visant à encourager une augmentation progressive du nombre de véhicules plus propres plutôt qu'à imposer des obligations d'achat contraignantes. Il précise également que la notion de «véhicules à faibles émissions» doit englober de manière appropriée les véhicules utilisant des carburants durables à faible teneur en carbone, tels que définis par la directive sur les énergies renouvelables de l'Union, conformément à une approche ouverte sur le plan technologique et à l'objectif visant à assurer une transition pragmatique.

Amendement 265
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. ***Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes*** entreprises ***dans chaque État membre***. ***Le présent règlement n'empêche pas*** les États membres ***de fixer des objectifs plus ambitieux***.	***La Commission élabore des lignes directrices non contraignantes visant à favoriser*** l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union***, en tenant compte des spécificités nationales, de l'état de préparation des infrastructures, des conditions du marché et des réalités opérationnelles dans les différents États membres***. ***Ces lignes directrices devraient favoriser l'échange de bonnes pratiques et recenser les mesures de facilitation, notamment les incitations ciblées, le déploiement d'infrastructures, la préparation du réseau électrique, les solutions de financement et les mesures favorisant la compétitivité des*** entreprises***, en particulier des PME***. Les États membres ***devraient rester libres d'adopter des mesures et des objectifs nationaux adaptés à leurs situations nationales respectives et à leurs priorités politiques***.

Or. en

Justification

Compte tenu des différences importantes entre les États membres en matière d'infrastructures, de fiscalité, de modèles de crédit-bail, de situation économique et de besoins opérationnels, il serait plus proportionné de recourir à un cadre non contraignant fondé sur des lignes directrices de la Commission, sur l'échange de bonnes pratiques et sur des mesures de facilitation plutôt qu'à une législation européenne contraignante. Cette approche respecterait davantage les principes de subsidiarité et de proportionnalité et le principe «mieux légiférer», tout en limitant les charges et les coûts, en particulier pour les PME.

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

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre ***volontaire*** visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs ***volontaires*** en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. ***Il ne s'applique pas aux PME telles que définies dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission, ni aux sociétés de crédit-bail ou de location de véhicules.*** Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Or. en

Amendement 267
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. ***Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.***	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs ***non contraignants*** en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre.

Or. en

Justification

Les données disponibles montrent que ce sont les mesures d'incitation et les investissements dans les infrastructures, et non les objectifs, qui ont permis aux États membres d'enregistrer la plus forte progression concernant l'adoption des véhicules électriques par les entreprises. Par conséquent, la présente proposition devrait fixer des objectifs ambitieux tout en encourageant les États membres à mettre en place des mesures visant à promouvoir l'adoption des véhicules électriques par les entreprises et, plus largement, l'adoption des véhicules électriques en général.

Amendement 268
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. ***Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus***	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs ***non contraignants*** en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre.

ambitieux.

(Cet amendement s'applique à l'ensemble du texte. Son adoption impose des adaptations techniques dans tout le texte.)

Or. en

Amendement 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle ***et à faibles émissions*** immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux. ***Les catégories de véhicules suivants sont exclues du champ d'application du présent règlement et des objectifs fixés à l'article 3:*** ***a) les véhicules utilisés pour assurer la santé, la sécurité et l'ordre publics, ainsi que pour maintenir ou rétablir les services essentiels fournis par les grandes entreprises, notamment en apportant une aide immédiate en cas d'urgence d'origine naturelle ou humaine ou de perturbation des services, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de la protection civile et de secours, les véhicules d'intervention ou les véhicules des pompiers;*** ***b) les véhicules de la catégorie M1 qui ont été spécialement conçus ou modifiés pour***

accueillir une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant lorsqu'elles se déplacent sur la voie publique;

c) les véhicules qui ont été conçus et construits pour l'exécution de travaux et qui, de par leur conception, ne sont pas adaptés au transport de personnes ou de marchandises, y compris les véhicules spécialement adaptés à la prestation de services d'intérêt public essentiels, notamment ceux liés à la protection des infrastructures critiques;

d) les véhicules conçus et construits pour le transport à température contrôlée de biens essentiels à la préservation de la santé, de la sécurité ou de l'ordre publics, lorsque leur électrification totale n'est pas techniquement possible.

Or. en

Justification

Cet amendement s'appuie sur le projet de rapport, en ajoutant des catégories supplémentaires de véhicules à exempter en raison d'une impossibilité technique et de la pertinence des services devant être fournis.

Amendement 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus

ambitieux.	ambitieux. ***Il ne s'applique pas aux voitures et camionnettes d'entreprise spécialement conçues pour les interventions d'urgence, y compris les véhicules utilisés pour la remise en état et l'entretien urgents des réseaux critiques d'énergie, d'électricité, de gaz, d'eau ou de télécommunications, lorsque les exigences opérationnelles liées à ces services ne peuvent raisonnablement être satisfaites à l'aide de technologies de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions, compte tenu des exigences en matière de disponibilité, de délai d'intervention, de charge utile, de fiabilité et de sécurité.***

Or. en

Justification

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

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

Amendement 271
Urmas Paet

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en

ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules visés à l'article 2, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, ainsi qu'aux points 5.2 à 5.5 et au point 5.7 de la partie A de l'annexe I dudit règlement.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1
Proposition de règlement COM(2025) 994 – 2025/0421(COD)
Article 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux. ***Les véhicules pris en crédit-bail par des personnes physiques ou des microentreprises, des petites ou des moyennes entreprises, telles que définies à l'article 2, points 8 à 10, du présent règlement, sont exclus du champ***

d'application du présent règlement et ne sont pas pris en compte aux fins de la réalisation des objectifs.

Or. en

Justification

La formulation proposée garantit une plus grande cohérence avec le champ d'application de la législation. Les véhicules achetés directement par des PME ou des particuliers n'étant pas couverts par le règlement, la même exclusion devrait s'appliquer lorsque ces véhicules sont acquis dans le cadre de contrats de crédit-bail.

Amendement 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle ***et à faibles émissions*** immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle au sein de l'Union ***et à améliorer la disponibilité et le caractère abordable de ces véhicules sur le marché de l'occasion***. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre***, ainsi qu'un objectif distinct concernant l'immatriculation par ces dernières de vélos classiques ou électriques***. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Or. en

Amendement 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures ***et camionnettes*** d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Or. fr

Amendement 275
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle ***et à faibles émissions*** immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.

Or. en

Justification

While the CO_2 standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world

emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.

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

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux. ***L'absence de sanction financière automatique ne dispense pas les États membres de leur obligation de mettre en œuvre des politiques permettant de progresser vers les objectifs fixés par le règlement.***

Or. fr

Amendement 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au	Le présent règlement établit un cadre visant à accroître l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au

sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux.	sein de l'Union. Il établit des objectifs en ce qui concerne la part de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle et à faibles émissions immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de fixer des objectifs plus ambitieux. ***En accélérant le renouvellement des flottes d'entreprise au profit de véhicules à émission nulle, le présent règlement vise également à accroître la disponibilité et le caractère abordable de ces véhicules sur le marché de l'occasion, afin d'améliorer l'accès à une mobilité propre pour les salariés, les travailleurs indépendants et les ménages à revenus faibles et intermédiaires.***
	Or. en

Amendement 278
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Le présent règlement ne s'applique pas:
	a) aux véhicules immatriculés par une société de crédit-bail, de location-vente, de location de véhicules à court terme ou de crédit à la consommation;
	b) aux véhicules visés à l'article 2, paragraphe 2, points a), b) et c), et à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/858;
	c) aux véhicules à moteur équipés d'un matériel embarqué spécial ou de machines montées à bord, utilisés dans les secteurs de la gestion des infrastructures et non destinés au transport de passagers autres que les membres du personnel;
	d) aux véhicules à moteur conçus et

construits pour le transport de personnes à mobilité réduite nécessitant l'utilisation d'un fauteuil roulant ou d'un scooter PMR;

e) aux véhicules à moteur utilisés pour les services publics essentiels, assurés par exemple par des opérateurs de transports publics, pour la protection et l'entretien des infrastructures, et pour les services connexes, y compris l'intervention rapide en cas d'incident;

f) aux véhicules immatriculés par un constructeur automobile à des fins, notamment, de recherche, de développement, d'essai, de validation, de démonstration, de présérie ou d'homologation, à condition que ces véhicules ne soient pas utilisés comme des voitures de société ordinaires ni ne fassent partie de la flotte d'entreprise habituelle du constructeur.

Or. en

Amendement 279
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Le présent règlement ne s'applique pas:
	a) aux véhicules utilisés pour assurer la santé, la sécurité et l'ordre publics, ainsi que pour maintenir ou rétablir les services essentiels fournis par des grandes entreprises, notamment en garantissant un approvisionnement sûr, ininterrompu et sécurisé en médicaments aux hôpitaux et aux pharmacies et/ou en apportant une aide immédiate en cas d'urgence d'origine naturelle ou humaine ou de perturbation des services, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de la protection civile et de

secours, les véhicules d'intervention ou les véhicules des pompiers;

b) aux camionnettes spécialement adaptées et à température contrôlée, indispensables pour assurer la distribution sûre et continue de médicaments à température contrôlée en vue de leur livraison.

Or. en

Justification

Pour certains profils d'utilisation, en particulier ceux où la sécurité de l'ordre public, les services municipaux et les missions d'intervention d'urgence, de santé publique et de protection civile sont nécessaires, les véhicules à émission nulle et à faibles émissions ne sont pas encore des choix adéquats. À ce jour, les entreprises ne disposent pas de batteries offrant une capacité suffisante pour assurer le contrôle de température nécessaire ou une réfrigération suffisante dans un véhicule électrique. Ce problème est encore aggravé lorsque les livraisons doivent être effectuées par des températures extrêmement élevées ou basses.

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

Proposition de règlement
Article 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article premier bis
	Exclusions
	Les catégories de véhicules suivantes sont exclues du champ d'application du présent règlement:
	a) les véhicules visés à l'article 2, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, ainsi qu'aux points 5.2 à 5.5 et au point 5.7 de la partie A de l'annexe I dudit règlement;
	b) les véhicules visés au point 5.5 de la

partie A de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil;

c) les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil;

d) les véhicules immatriculés par des opérateurs de location à court terme ainsi que ceux immatriculés par des sociétés de crédit-bail, de location-vente, de location ou de crédit à la consommation.

Or. en

Amendement 281
Nina Carberry, Seán Kelly

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les véhicules immatriculés par une entreprise, ou pour le compte de celle-ci, dans le but principal de les mettre à la disposition de tiers, sans conducteur, dans le cadre de contrats de location à court terme ne dépassant pas 30 jours consécutifs, ne sont pas pris en compte aux fins des objectifs fixés à l'article 3.

Or. en

Amendement 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2) «véhicule neuf», un véhicule immatriculé dans l'Union pour la première	2) «véhicule neuf», un véhicule immatriculé dans l'Union pour la première

fois;	fois***, conçu et assemblé sur le territoire de l'UE avec au moins 60% de la valeur de ses composants stratégiques (moteur, batterie, électronique) produite dans l'union, ou dont l'empreinte carbone liée à sa fabrication et à son acheminement respecte les seuils environnementaux stricts fixés par l'Etat membre d'immatriculation. Les véhicules d'exposition et de démonstration des réseaux de distribution automobile sont exclus de cette définition***;

Or. fr

Justification

Plus que jamais, il est de notre devoir de protéger l'industrie automobile européenne. Il nous faut lutter contre la concurrence déloyale (usines "tournevis", importation low cost) et sécuriser les milliers d'emplois que représente cette industrie. Pour les véhicules importés, nous nous inspirons du Score Carbone français. Par ailleurs, nous exemptons les véhicules d'essai et de démonstration des contraintes liées aux véhicules neufs, évitant ainsi de pénaliser les concessions dans leur activité quotidienne.

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2) «véhicule neuf», un véhicule immatriculé ***dans l'Union*** pour la première fois;	2) «véhicule neuf», un véhicule immatriculé pour la première fois;

Or. fr

Amendement 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4) «camionnette», un véhicule de catégorie N_1 tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, point b), i), du règlement (UE) 2018/858;	***supprimé***

Or. fr

Justification

Nous demandons l'exclusion des camionnettes de ce texte. À l'instar des poids lourds, ces véhicules font face à de lourdes contraintes d'exploitation et à un déficit criant d'infrastructures de recharge. Imposer une électrification forcée de cette flotte pénaliserait injustement une grande majorité de professionnels, notamment les livreurs, les PME, les artisans, les commerçants et les sous-traitants industriels.

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4) «camionnette», un véhicule de catégorie N_1 tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, point b), i), du règlement (UE) 2018/858;	***supprimé***

Or. fr

Amendement 286
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique;	5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique***, à l'exclusion des véhicules énumérés à l'article 1 bis du présent règlement***;

Or. en

Amendement 287
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique;	5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique***, à l'exclusion des véhicules immatriculés par une société de crédit-bail, de location-vente, de location de véhicules à court terme ou de crédit à la consommation***;

Or. en

Justification

Telle qu'elle est rédigée, cette législation a des répercussions sur la grande majorité des PME et, dans de nombreux cas, sur les consommateurs qui ont recours à des sociétés de crédit-bail, de location ou de crédit à la consommation pour répondre à leurs besoins de mobilité.

Amendement 288
Cynthia Ní Mhurchú

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique;	5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique***, à l'exclusion des véhicules immatriculés principalement à des fins de***

location à court terme;

Or. en

Justification

Les sociétés de location de véhicules proposent une large gamme de types de véhicules à leurs clients, dont beaucoup sont des touristes dans un pays tiers. Ces clients doivent pouvoir choisir le véhicule qu'ils louent, et la demande en véhicules électriques est actuellement très faible au sein de cette catégorie. Pour orienter le choix des clients vers les véhicules à émission nulle, il est nécessaire de remédier aux lacunes en matière de conditions propices, notamment en ce qui concerne les infrastructures de recharge disponibles (en particulier dans les aéroports) et les mesures incitatives tenant compte du coût total de propriété et des exigences du marché de l'occasion, avant d'étendre le champ d'application de la législation à la location.

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique;	5) «véhicule d'entreprise», un véhicule immatriculé par une entité juridique***, à l'exclusion des véhicules de location courte durée***;

Or. fr

Amendement 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE)	6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE)

2019/631]***;***	2019/631] ***ou un véhicule fonctionant exclusivement avec des carburants neutres en C02, y compris les biocarburants avancés et les carburants de synthèse***

Or. fr

Justification

Imposer le tout-électrique est une mise à mort de la filière thermique et hybride française

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) «véhicule à émission nulle», un véhicule ***à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631]***;	6) «véhicule à émission nulle», ***une voiture particulière ou*** un véhicule ***utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau arrière d'échappement de 0 g de CO2/km, déterminées conformément à la procédure de réception UE par type applicable, ou qui fonctionne exclusivement avec des carburants admissibles***;

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631];	6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631]***, y compris les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles***;

Or. en

Amendement 293
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631];	6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631]***, y compris les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles***;

Or. en

Justification

Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with the zero-rating principle applied to those RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959). By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Amendement 294
Katri Kulmuni

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631];	6) «véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631]***, y compris les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA)***;

Or. en

Justification

Il est nécessaire de disposer d'une définition claire et solide des carburants admissibles pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne fonctionnant exclusivement avec ces carburants. Sont inclus ici tous les carburants durables répondant aux critères de réduction des émissions de GES et de durabilité de la directive sur les énergies renouvelables.

Amendement 295
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) ***«véhicule à émission nulle», un véhicule à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631]***;	6) ***«véhicules fonctionnant à l'énergie renouvelable», les véhicules électriques à batterie (VEB), les véhicules hybrides rechargeables (VHE-RE), les véhicules électriques à pile à combustible (FCEV) et les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA)***;

Or. en

Justification

Il convient de supprimer les références aux «véhicules à émission nulle» et aux «véhicules à émission nulle et à faibles émissions» figurant dans le règlement (UE) 2019/631. Ces définitions sont trop restrictives et ne couvrent pas les véhicules fonctionnant à l'énergie renouvelable. L'introduction de la notion de «véhicules fonctionnant à l'énergie renouvelable» crée un cadre plus inclusif et neutre sur le plan technologique, qui reconnaît des solutions supplémentaires de décarbonation. Cette approche reflète les progrès

technologiques, renforce la résilience grâce à la diversité des sources renouvelables et réduit la dépendance vis-à-vis des matières premières critiques.

Amendement 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) «véhicule à émission nulle», un véhicule ***à émission nulle tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point n), de la [proposition de révision du règlement (UE) 2019/631]***;	6) «véhicule à émission nulle», un véhicule ***électrique à batterie de la catégorie M1 ou N1 ayant des valeurs d'émissions au tuyau arrière d'échappement de 0 g de CO2/km, déterminées conformément à la procédure de réception UE par type applicable***;

Or. en

Amendement 297
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis) «état de santé», l'état de santé tel que défini à l'article 3, point 28), du règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE;

Or. en

(Voir le libellé de l'article 3, point 28), du règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE)

Justification

Les voitures d'occasion devraient être accompagnées d'informations accessibles et gratuites sur leur état de santé afin de renforcer la confiance tant lors des transactions de vente que d'achat. La transparence et l'accessibilité des données sont essentielles pour gagner la confiance des consommateurs. Sans informations claires et vérifiables sur l'état de santé des batteries, les acheteurs restent réticents à s'engager sur ce marché.

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis) «carburants admissibles», tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001 qui remplissent les critères de durabilité énoncés par ladite directive;

Or. en

Amendement 299
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis) «microentreprise», une microentreprise au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2013/34/UE;

Or. en

Amendement 300
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 ter) «batterie de véhicule électrique», une batterie de véhicule électrique telle que définie à l'article 3, point 14), du règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE;

Or. en

(Voir le libellé de l'article 3, paragraphe 1, point 14), du règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE)

Justification

Une classification précise des «batteries de véhicules électriques», distinguant les véhicules de transport de personnes, les poids lourds, la réutilisation à des fins de stockage stationnaire ou d'autres utilisations, est essentielle pour adapter la réglementation aux caractéristiques propres à chaque cas d'utilisation.

Amendement 301
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 ter) «petite entreprise», une petite entreprise au sens de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2013/34/UE;

Or. en

Amendement 302

Li Andersson

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 quater) «moyenne entreprise», une moyenne entreprise au sens de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2013/34/UE;

Or. en

Amendement 303
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 quinquies) «recharge intelligente», une opération de recharge dans laquelle l'intensité de l'électricité fournie à la batterie est adaptée en temps réel, sur la base des informations reçues par communication électronique;

Or. en

Amendement 304
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 sexies) «recharge bidirectionnelle», une solution de recharge intelligente qui permet d'inverser la direction du flux d'électricité et de faire circuler l'électricité depuis la batterie du véhicule vers le point de recharge auquel le véhicule est connecté;

Or. en

Amendement 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	***supprimé***

Or. en

Amendement 306
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	***supprimé***

Or. en

Justification

Les véhicules hybrides rechargeables ne devraient pas faire l'objet de mesures d'incitation et devraient donc être exclus du champ d'application du présent règlement.

Amendement 307
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	***supprimé***

Or. en

Amendement 308
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	***supprimé***

Or. en

Amendement 309
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631***, y compris les véhicules utilisant des carburants durables à faible teneur en carbone qui répondent aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés dans la directive***

(UE) 2018/2001, et qui permettent des réductions substantielles des émissions de gaz à effet de serre;

Or. en

Amendement 310
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631***, y compris les véhicules utilisant des carburants durables à faible teneur en carbone tels que définis par la directive (UE) 2018/2001, qui satisfont aux critères énoncés aux articles 29, 29 bis et 31 de ladite directive et des actes délégués y afférents, ou des carburants répondant aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés dans la directive (UE) 2018/2001, et qui permettent des réductions substantielles des émissions de gaz à effet de serre***;

Or. en

Justification

Cet amendement précise que la notion de «véhicules à faibles émissions» devrait également englober les véhicules utilisant des carburants durables à faible teneur en carbone répondant aux critères de durabilité établis par l'Union et permettant des réductions substantielles des émissions de gaz à effet de serre, ce qui favorise une approche cohérente et ouverte à toutes les technologies en matière de décarbonation.

Amendement 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un ***«***véhicule ***à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m),*** du règlement (UE) 2019/631***;***	7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un véhicule ***répondant aux critères*** du règlement (UE) 2019/631***, ou un véhicule équipé d'une motorisation hybride performante ou fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en C02 (biocarburants avancés ou carburants de synthèse).***

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631;	7) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions», un «véhicule à émission nulle et à faibles émissions» tel que défini à l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631***, y compris les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles***;

Or. en

Amendement 313
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8) «grande entreprise», une ***grande*** entreprise telle que définie à l'article ***3***, point ***4)***, de la directive ***2013/34/UE***.	8) «grande entreprise», une entreprise telle que définie à l'article ***2, paragraphe 1***, point ***a)***, de la directive ***2024/1760/UE***.

Or. en

Amendement 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8) «grande entreprise», une grande entreprise ***telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE.***	8) «grande entreprise», une grande entreprise ***qui emploie plus de 500 personnes et dont le chiffre d'affaire annuel excède 100 millions d'euros***

Or. fr

Justification

Il est essentiel de préserver nos ETI patrimoniales, qui forment le cœur de l'industrie française, face à la bureaucratie européenne. Nous proposons donc de relever les seuils d'application afin de concentrer ces exigences uniquement sur les multinationales et les grands groupes.

Amendement 315
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8) «grande entreprise», une ***grande*** entreprise ***telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE***.	8) «grande entreprise», une entreprise ***dont la flotte automobile est supérieure ou égale à 100 véhicules***.

Or. fr

Amendement 316
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8) «grande entreprise», une grande entreprise telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE.	8) «grande entreprise», une grande entreprise telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE***, pour autant qu'elle ait satisfait à ces critères pendant au moins deux exercices financiers consécutifs précédant l'obligation d'immatriculation et de déclaration prévue par la présente directive***.

Or. en

Justification

Cet amendement garantit la sécurité juridique et évite des effets disproportionnés pour les entreprises dont la taille oscille autour des seuils fixés. Il aligne l'application de la présente directive sur le principe de stabilité déjà inscrit dans la directive 2013/34/UE, en vertu duquel les changements de catégorie de taille ne prennent effet qu'après deux exercices financiers consécutifs, empêchant ainsi que les entreprises situées à la limite ne soient soumises de manière imprévisible à des obligations d'immatriculation et de déclaration.

Amendement 317
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8) «grande entreprise», une grande entreprise telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE.	8) «grande entreprise», une grande entreprise telle que définie à l'article 3, point 4), de la directive 2013/34/UE***, pour autant qu'elle ait satisfait à ces critères pendant au moins deux exercices financiers consécutifs précédant***

l'immatriculation du véhicule

Or. en

Amendement 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) «vélo classique ou électrique», un véhicule routier à propulsion humaine, ou un véhicule routier à propulsion humaine équipé d'un bloc-batterie électrique, conçu et fabriqué conformément à la norme EN 15194;

Or. en

Amendement 319
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) «soutien financier», les subventions directes, les primes, les aides, les prêts à taux préférentiels, les aides à l'achat ou à la prise en crédit-bail financées par l'État, ainsi que les avantages fiscaux particuliers accordés spécifiquement pour promouvoir certaines technologies automobiles. Les éléments suivants ne sont pas considérés comme un soutien financier: le calcul normal du bénéfice fiscal, la dépréciation régulière des actifs d'exploitation, la déduction des dépenses d'exploitation, les frais de prise en crédit-bail, les frais de location, les frais d'entretien, de réparation, d'assurance, de carburant ou d'énergie,

ainsi que toute autre disposition fiscale générale s'appliquant indépendamment d'une intention ciblée de promotion technologique.

Or. de

Amendement 320
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) «soutien financier», toute subvention ou allocation directe accordée par une autorité publique ou par une entreprise privée, lorsque ce soutien privé est réglementé par une autorité publique, à une entreprise ou à un utilisateur final en vue d'encourager l'acquisition de véhicules d'entreprise fonctionnant avec des carburants renouvelables ou à l'énergie renouvelable. Le soutien financier exclut toute mesure fiscale directe ou indirecte.

Or. en

Justification

La proposition énonce, à l'article 4, les conditions d'octroi d'un soutien financier sans préciser davantage ce qui est considéré comme un soutien financier; dans un souci de clarté juridique, il convient de prévoir une définition.

Amendement 321
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) «soutien financier», toute mesure fiscale, financière ou réglementaire adoptée par une autorité publique qui réduit, directement ou indirectement, les coûts liés à l'acquisition ou à l'utilisation d'un véhicule.

Or. en

Amendement 322
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) «recharge intelligente», une opération de recharge dans laquelle l'intensité de l'électricité fournie à la batterie est adaptée en temps réel, sur la base des informations reçues par communication électronique;

Or. en

Justification

Cet amendement vise à garantir la cohérence avec les définitions établies dans le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (règlement AFIR) et dans la directive sur les énergies renouvelables.

Amendement 323
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) «carburants admissibles»,
	tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001 qui remplissent

les critères énoncés aux articles 29 et 29 bis de ladite directive et des actes délégués correspondants, y compris les carburants renouvelables et/ou de synthèse, tels que les biocarburants, le biogaz, les carburants issus de la biomasse, les carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) ou les carburants à base de carbone recyclé.

Or. en

Justification

Il est nécessaire de disposer d'une définition claire et solide des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles. L'amendement vise à préciser que tous les carburants durables répondant aux critères de réduction des émissions de GES et de durabilité de la directive sur les énergies renouvelables sont inclus. Cette clarification évite les interprétations sélectives ou restrictives concernant les carburants admissibles, tout en préservant les garanties environnementales élevées de l'Union.

Amendement 324
Katri Kulmuni

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001 qui remplissent les critères énoncés aux articles 29 et 29 bis de ladite directive et des actes délégués correspondants, y compris les carburants renouvelables et/ou de synthèse, tels que les biocarburants, le biogaz, les carburants issus de la biomasse, les carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) ou les carburants à base de carbone recyclé.

Or. en

Justification

Il est nécessaire de disposer d'une définition claire et solide des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles. Cette clarification évite les interprétations sélectives ou restrictives concernant les carburants admissibles, tout en préservant les garanties environnementales élevées de l'Union.

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis) Entreprises de location courte durée: véhicules loués aux particuliers (principalement à des fins touristiques) et aux entreprises (logistique et mobilité), dont la durée de détention est moins d'un an. Cette catégorie est exclue du champ d'application du présent règlement.

Or. fr

Amendement 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 ter) «soutien financier»: toute mesure, fiscale, financière, réglementaire ou parafiscale, adoptée par une autorité publique ou à son initiative, qui réduit, directement ou indirectement, les coûts liés à l'achat, au crédit-bail, à la location à court et à long terme, à l'assurance et à l'exploitation de véhicules, ainsi que toute mesure visant à réduire les coûts de recharge ou de ravitaillement d'un

véhicule, y compris, mais sans s'y limiter:

i) des avantages fiscaux pour les personnes physiques ou morales, tels que des exonérations, des réductions, des déductions, des rabais, des crédits, des remboursements et des reports, y compris en matière de droits d'accise sur les carburants;

ii) des règles favorables en matière de dépréciation ou d'amortissement pour les entités juridiques;

iii) des incitations financières directes accordées par les pouvoirs publics, y compris des subventions, des primes, des régimes de remplacement et des paiements de soutien opérationnel;

iv) des avantages réglementaires ou parafiscaux, y compris la réduction ou l'exonération des taxes et droits d'immatriculation;

v) des abattements ou exonérations de péages, de péages de congestion, de redevances pour coûts externes, de redevances d'infrastructure et de droits d'usage tels que définis dans la directive 1999/62/CE;

vi) des conditions de financement avantageuses, y compris des prêts concessionnels, des taux d'intérêt subventionnés par l'État et inférieurs à ceux du marché, des garanties publiques, des régimes de partage des risques soutenus par les autorités publiques ou des mécanismes similaires visant à améliorer l'accès aux capitaux;

vii) tout autre avantage fiscal, financier ou quasi fiscal d'effet équivalent, indépendamment de sa forme, de sa source ou de son traitement comptable.

Or. en

Amendement 327

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 ter) "Fabriqué dans l'Union européenne": un produit ou un composant n'est considéré comme étant d'origine de l'Union que s'il remplit cumulativement les deux conditions suivantes:
	a. il a subi sa dernière transformation substantielle dans l'Union au sens de l'article 60 du règlement (UE) n° 952/2013;
	b. la valeur ajoutée de l'Union représente au moins 60 % du prix départ usine, calculé conformément à la définition figurant à l'article 3, point 42, du présent règlement.
	Les opérations consistant en une transformation mineure au sens de l'article 3, point 44, ne suffisent pas à conférer l'origine de l'Union au titre du présent règlement, quelle que soit leur contribution à la valeur ajoutée de l'Union. Par exception, et sans préjudice du caractère restrictif de la définition prévue au paragraphe, sont assimilés à un contenu d'origine UE les produits, composants et matières premières originaires des pays et territoires d'outre-mer liés à un État membre, au sens de l'annexe II du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de la décision (UE) 2021/1764 du Conseil relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à l'Union européenne.

Or. fr

Amendement 328

Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 ter) «recharge bidirectionnelle», une solution de recharge intelligente qui permet d'inverser la direction du flux d'électricité et de faire circuler l'électricité depuis la batterie du véhicule vers le point de recharge auquel le véhicule est connecté;

Or. en

Justification

Cet amendement vise à garantir la cohérence avec les définitions établies dans le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (règlement AFIR) et dans la directive sur les énergies renouvelables.

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

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	«soutien financier», les subventions directes, les primes, les aides, les prêts à taux préférentiels, les aides à l'achat ou à la prise en crédit-bail financées par l'État, ainsi que les avantages fiscaux particuliers accordés spécifiquement pour promouvoir certaines technologies automobiles. Les éléments suivants ne sont pas considérés comme un soutien financier: le calcul normal du bénéfice fiscal, la dépréciation régulière des actifs d'exploitation, la déduction des dépenses d'exploitation, les frais de prise en crédit-bail, les frais de location, les frais d'entretien, de réparation, d'assurance, de carburant ou d'énergie, ainsi que toute

autre disposition fiscale générale s'appliquant indépendamment d'une intention ciblée de promotion technologique.

Or. de

Justification

La notion de «soutien financier» doit être clairement distinguée du traitement fiscal normal. Les dépréciations, les dépenses d'exploitation, les frais de prise en crédit-bail, l'entretien, les assurances et les frais de carburant ne devraient pas être considérés comme des formes d'aide interdites. En outre, l'article 4 ne devrait pas s'appliquer avant que les valeurs cibles elles-mêmes ne soient atteintes. Les critères essentiels de politique industrielle ne devraient pas être fixés uniquement par des actes délégués.

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

Proposition de règlement
Article 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 3	***supprimé***
Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions	
1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile	

soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

Amendement 331
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 3	***supprimé***
Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions	
1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:	
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules	

d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

Amendement 332
Jacek Ozdoba
au nom du groupe ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposition de règlement
Article 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 3	***supprimé***
Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions	
1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur	

territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises

dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

Justification

Le règlement ne devrait pas fixer d'objectifs obligatoires pour les États membres.

Amendement 333
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 3 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objectifs en matière de part de véhicules ***à émission nulle et à faibles émissions***	Objectifs en matière de part de véhicules ***fonctionnant à l'énergie renouvelable (véhicules électriques à batterie, véhicules hybrides rechargeables, véhicules électriques à pile à combustible et véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles)***

Or. en

Amendement 334
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 3 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions***	Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle

Or. en

Amendement 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 3 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions***	Objectifs en matière de part de véhicules à émission nulle

Or. en

Amendement 336
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	***supprimé***
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	

Or. en

Amendement 337

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	***supprimé***
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	

Or. en

Amendement 338
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres ***veillent à ce que, à compter du 1er janvier 2030***:	1. ***Conformément aux objectifs de la présente directive,*** les États membres ***prennent des mesures proportionnées,***

notamment des mesures de facilitation et d'accompagnement, incluant le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement, le renforcement du réseau électrique et la mise en place de mécanismes financiers cohérents, et n'imposent pas d'obligations d'achat contraignantes aux entreprises individuelles, afin de faire en sorte que:

Or. en

Justification

Cet amendement préserve la structure de la proposition de la Commission tout en clarifiant que les objectifs nationaux devraient constituer des repères indicatifs destinés à orienter les mesures de facilitation et d'accompagnement mises en œuvre par les États membres, et non des obligations contraignantes susceptibles de se traduire par des obligations d'achat directes ou indirectes. La directive devrait donner la priorité aux conditions favorables, notamment en matière d'infrastructures et de soutien financier, et éviter d'imposer des obligations au niveau des entreprises.

Amendement 339
Daniel Buda

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres ***veillent*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	1. Les États membres ***s'efforcent de veiller*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:

Or. en

Amendement 340
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres ***veillent*** à ce	1. Les États membres ***s'efforcent de***

que, à compter du 1er janvier 2030:	***veiller*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:

Or. en

Amendement 341
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres ***veillent*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	1. Les États membres ***devraient s'efforcer de veiller*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:

Or. en

Justification

Les données disponibles montrent que ce sont les mesures d'incitation et les investissements dans les infrastructures, et non les objectifs, qui ont permis aux États membres d'enregistrer la plus forte progression concernant l'adoption des véhicules électriques par les entreprises. Par conséquent, la présente proposition devrait fixer des objectifs ambitieux tout en encourageant les États membres à mettre en place des mesures visant à promouvoir l'adoption des véhicules électriques par les entreprises et, plus largement, l'adoption des véhicules électriques en général.

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres ***veillent*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:	1. Les États membres ***peuvent veiller*** à ce que, à compter du 1er janvier 2030:

Or. en

Amendement 343
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	***supprimé***

Or. en

Amendement 344
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	***supprimé***

Or. en

Amendement 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	***supprimé***

Or. en

Amendement 346
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile ***soit au moins égale aux*** objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile ***augmente progressivement, en prenant comme référence indicative les*** objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe***, y compris les véhicules utilisant des carburants à faible teneur en carbone, lesquels sont définis par la directive (UE) 2018/2001, qui répondent aux critères énoncés aux articles 29, 29 bis et 31 de ladite directive et dans les actes délégués y afférents***;

Or. en

Justification

Cet amendement préserve la structure de la proposition de la Commission tout en clarifiant que les objectifs nationaux devraient constituer des repères indicatifs destinés à orienter les mesures de facilitation et d'accompagnement mises en œuvre par les États membres, et non des obligations contraignantes susceptibles de se traduire par des obligations d'achat directes ou indirectes. La directive devrait donner la priorité aux conditions favorables, notamment en matière d'infrastructures et de soutien financier, et éviter d'imposer des obligations au niveau des entreprises.

Amendement 347
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs ***non contraignants*** combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

Or. en

Justification

Les données disponibles montrent que ce sont les mesures d'incitation et les investissements dans les infrastructures, et non les objectifs, qui ont permis aux États membres d'enregistrer la plus forte progression concernant l'adoption des véhicules électriques par les entreprises. Par conséquent, la présente proposition devrait fixer des objectifs ambitieux tout en encourageant les États membres à mettre en place des mesures visant à promouvoir l'adoption des véhicules électriques par les entreprises et, plus largement, l'adoption des véhicules électriques en général.

Amendement 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part ***combinée*** des voitures ***et camionnettes*** à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans ***les tableaux 1 et 2*** de l'annexe.	a) la part des voitures à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans ***le tableau 1*** de l'annexe.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures ***et camionnettes*** à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	a) la part combinée des voitures à émission nulle et à faibles émissions dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

Or. fr

Amendement 350
Li Andersson

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	a) la part combinée des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs combinés pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	***supprimé***

Or. fr

Amendement 352
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	***supprimé***

Or. en

Amendement 353
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile ***soit au moins égale aux*** objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile ***augmente progressivement, les*** objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe ***servant de référence indicative***.

Or. en

Justification

Cet amendement préserve la structure de la proposition de la Commission tout en clarifiant que les objectifs nationaux devraient constituer des repères indicatifs destinés à orienter les mesures de facilitation et d'accompagnement mises en œuvre par les États membres, et non des obligations contraignantes susceptibles de se traduire par des obligations d'achat directes ou indirectes. La directive devrait donner la priorité aux conditions favorables, notamment en matière d'infrastructures et de soutien financier, et éviter d'imposer des obligations au niveau des entreprises.

Amendement 354
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.	b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs ***non contraignants*** minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

Or. en

Justification

Les données disponibles montrent que ce sont les mesures d'incitation et les investissements dans les infrastructures, et non les objectifs, qui ont permis aux États membres d'enregistrer la plus forte progression concernant l'adoption des véhicules électriques par les entreprises. Par conséquent, la présente proposition devrait fixer des objectifs ambitieux tout en encourageant les États membres à mettre en place des mesures visant à promouvoir l'adoption des véhicules électriques par les entreprises et, plus largement, l'adoption des véhicules électriques en général.

Amendement 355
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs ***minimaux pour les véhicules à émission nulle*** fixés dans les tableaux 1 et 2 de	b) la part des voitures et camionnettes à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe.

l'annexe.

Or. en

Amendement 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la part des voitures ***et camionnettes*** à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans ***les tableaux 1 et 2*** de l'annexe.	b) la part des voitures à émission nulle dans le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile soit au moins égale aux objectifs minimaux pour les véhicules à émission nulle fixés dans ***le tableau 1*** de l'annexe.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les valeurs cibles prévues par le présent règlement ne s'appliquent pas tant que la Commission n'a pas présenté au Parlement européen et au Conseil une évaluation complète portant sur l'ensemble des points suivants:
	a) une méthodologie complète d'analyse du cycle de vie, conformément à l'article 7 bis du règlement (UE) 2019/631, et son application à toutes les catégories de véhicules couvertes par le présent règlement;
	b) une analyse d'impact actualisée

concernant les répercussions sur les entreprises, les constructeurs automobiles, les fournisseurs de composants, l'emploi, les prix des véhicules, les taux de crédit-bail, les valeurs résiduelles, les marchés des véhicules d'occasion, les contribuables et les consommateurs;

c) une évaluation des infrastructures de recharge et du réseau, y compris des raccordements au réseau, de la recharge en dépôt, de la disponibilité de la recharge rapide, des prix de l'électricité, de la gestion de la charge énergétique et des disparités régionales;

d) une évaluation de la disponibilité de véhicules adaptés à différents profils d'utilisation professionnelle, notamment de camionnettes, de véhicules pour les flottes d'intervention, le secteur du bâtiment, l'artisanat, les régions rurales, le service par équipes et l'utilisation de remorques, de véhicules frigorifiques, et de véhicules pour les services de sécurité et les services d'urgence;

e) une évaluation des dépendances en matière de matières premières, de batteries et de chaînes d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne les matières premières critiques, les cellules de batterie, les matériaux de cathode et d'anode, les capacités de transformation et le recyclage;

f) une évaluation de la contribution concrète, complémentaire et mesurable du présent règlement à la réduction des émissions mondiales et à l'évolution de la température mondiale;

g) une évaluation des autres solutions moins intrusives et ouvertes sur le plan technologique. Les valeurs cibles ne peuvent être appliquées qu'après que la Commission a présenté, sur la base de l'évaluation visée au premier alinéa, une proposition législative visant à mettre en œuvre ces valeurs cibles, et que celle-ci a été adoptée selon la procédure législative

ordinaire.

Cette proposition législative ne peut être présentée que si la Commission démontre que les valeurs cibles sont appropriées, nécessaires, proportionnées, ouvertes sur le plan technologique, viables sur le plan économique et compatibles avec la compétitivité industrielle de l'Union.

Or. de

Justification

Il s'agit d'un mécanisme suspensif central. Les valeurs cibles ne doivent pas s'appliquer automatiquement. Ce n'est qu'une fois que la Commission aura fourni toutes les preuves nécessaires et que l'activation aura été décidée dans le cadre de la procédure législative ordinaire que les valeurs cibles pourront s'appliquer.

Amendement 358
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres peuvent adapter les modalités de mise en œuvre des objectifs nationaux afin de tenir compte des spécificités économiques et industrielles nationales, ainsi que l'application pratique des objectifs européens. L'absence de sanction financière automatique ne dispense pas les États membres de leur obligation de mettre en œuvre des politiques permettant de progresser vers les objectifs fixés par le règlement.

Or. fr

Amendement 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. L'application des objectifs nationaux est conditionnée au moyen du coût moyen de l'électricité pour les entreprises en dessous d'un seuil compétitif par rapport à la moyenne de la décennie précédente. En cas de crise énergétique ou de hausse disproportionnée des tarifs de l'électricité liée aux règles du marché européen de l'énergie, les objectifs annuels sont suspendus de plein droit pour l'année civile concernée.

Or. fr

Amendement 360
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres composés exclusivement d'îles ou comportant des régions insulaires au sens de l'article 174 du TFUE peuvent appliquer un mécanisme de flexibilité temporaire pour la réalisation des objectifs visés au paragraphe 1 lorsque des contraintes objectives liées à la capacité du réseau, au déploiement des infrastructures ou à la taille du marché entravent considérablement l'adoption de véhicules à émission nulle.

Or. en

Amendement 361

Daniel Buda

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. La réalisation des objectifs visés au paragraphe 1 repose sur une approche progressive et neutre sur le plan technologique, tenant dûment compte des spécificités nationales, des réalités économiques, de l'état de préparation des infrastructures et de l'évolution du marché. Les États membres devraient conserver une flexibilité suffisante pour déterminer la voie la plus appropriée permettant d'atteindre ces objectifs.

Or. en

Amendement 362
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Dans le cadre de la réalisation des objectifs visés au paragraphe 1, les États membres peuvent imputer jusqu'à dix points de pourcentage des objectifs relatifs à la part des voitures et des camionnettes à émission nulle à un soutien vérifiable à l'achat et à la prise en crédit-bail de vélos d'entreprise, y compris de vélos électriques et de vélos-cargos.

Or. en

Justification

Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached

more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.

Amendement 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 ter. Les objectifs mentionnés au paragraphe 1 sont suspendus de plein droit dans tout État membre où le déploiement des infrastructures de recharge rapide, tel que prévu par le règlement (UE) 2023/1804, accuse un retard supérieur à 15% par rapport aux trajectoires nationales. Aucune sanction, restriction ou charge administrative ne peut être répercutée sur les entreprises tant que le réseau public d'infrastructures n'est pas pleinement opérationnel.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du	***supprimé***

calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

Amendement 365
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du	***supprimé***

calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

Justification

Le paragraphe 2 devrait être supprimé, car sa méthode de calcul de la conformité repose sur des objectifs nationaux contraignants et n'est pas compatible avec l'approche de référence indicative introduite dans le présent amendement.

Amendement 366
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:	***supprimé***
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	
b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	
c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.	

Or. en

Amendement 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe ***et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe***, les règles suivantes s'appliquent:	2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes ***s'appliquent***:	2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes ***peuvent s'appliquer***:

Or. en

Amendement 369
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de	2. Aux fins de la surveillance de

l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:	l'adoption de véhicules à émission nulle dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

Or. en

Amendement 370
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:	2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

Or. en

Amendement 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:	2. Aux fins de la surveillance de l'adoption de véhicules à émission nulle dans l'Union et du calcul de la conformité avec les objectifs nationaux pour les voitures figurant dans le tableau 1 de l'annexe et pour les camionnettes figurant dans le tableau 2 de l'annexe, les règles suivantes s'appliquent:

Or. en

Amendement 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	***supprimé***

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	***supprimé***

Or. en

Amendement 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont***, respectivement,*** des voitures ***et des camionnettes*** et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont des voitures et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions ***est*** le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions ***peut être*** le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures ***et des camionnettes et*** qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

Or. fr

Amendement 377
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle ***et à faibles émissions*** qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	***supprimé***

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	***supprimé***

Or. en

Amendement 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont***, respectivement,*** des voitures ***et des camionnettes*** et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont des voitures et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle ***est*** le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;	b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle ***peut être*** le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile;

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.	***supprimé***

Or. en

Amendement 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) le dénominateur pour les ***deux*** objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.	c) le numérateur pour les objectifs ***minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle*** est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

Amendement 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules	c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules

d'entreprise qui sont***, respectivement,*** des voitures ***et des camionnettes*** et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.	d'entreprise qui sont des voitures et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) le dénominateur pour les deux objectifs ***est*** le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.	c) le dénominateur pour les deux objectifs ***peut être*** le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures ***et des camionnettes et*** qui sont ***immatriculés*** par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.	c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures qui sont ***immatriculées*** par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile.

Or. fr

Amendement 387
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Aux fins de la décarbonation des flottes des microentreprises et des PME, la Commission met en place, au plus tard le 30 juin 2027, un fonds renouvelable pour les véhicules à émission nulle (ci-après «le Fonds»).
	Le Fonds accorde des prêts sans intérêt aux PME et microentreprises éligibles pour l'achat, la prise en crédit-bail ou la location-vente de voitures et camionnettes d'entreprise neuves à émission nulle.
	Le mécanisme de remboursement est lié aux économies de coûts de carburant vérifiées résultant du remplacement d'un véhicule conventionnel par un véhicule à émission nulle de la même catégorie. La Commission peut également prévoir une aide au remboursement pour les PME ou les microentreprises dans les secteurs où le kilométrage est variable ou imprévisible.
	Le Fonds est géré en coopération avec la Banque européenne d'investissement (BEI). Les États membres peuvent compléter le Fonds par des ressources nationales. La Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil de la mise en place et du fonctionnement du Fonds au plus tard le 31 décembre 2027.

Or. en

Amendement 388
Rosa Serrano Sierra

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Lorsqu'il est démontré que certains nœuds de transport, y compris des aéroports, nécessitent des infrastructures de recharge et une capacité de réseau supplémentaires pour contribuer à la réalisation des objectifs visés au paragraphe 1, les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour faciliter la mise en place de ces infrastructures et de cette capacité, conformément au règlement (UE) 2023/1804 et à la planification nationale du réseau. Lorsque cela est dûment justifié, les États membres peuvent adapter l'application effective de ces objectifs afin de tenir compte du calendrier de déploiement des infrastructures nécessaires.

Or. en

Amendement 389
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les objectifs nationaux énoncés à l'annexe I tiennent compte des différents niveaux de maturité du marché, de l'état de préparation des infrastructures de recharge, de la composition du parc automobile, des caractéristiques géographiques et de la capacité économique des États membres. Les États membres confrontés à des contraintes structurelles liées au marché, notamment ceux dont le marché est de petite taille ou périphérique et dont la diversité du parc

automobile est limitée, peuvent recourir à un mécanisme de flexibilité permettant des ajustements temporaires des trajectoires annuelles de conformité, à condition qu'ils démontrent qu'ils continuent de progresser vers la réalisation des objectifs généraux du présent règlement.

Or. en

Justification

Les objectifs actuellement proposés sont trop ambitieux pour les petits marchés où l'adoption des véhicules électriques reste freinée par des contraintes d'approvisionnement, des difficultés liées au déploiement des infrastructures et des problèmes d'accessibilité financière. Une approche différenciée est nécessaire pour garantir la proportionnalité et une mise en œuvre réaliste dans l'ensemble de l'Union.

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Par dérogation au paragraphe 1, les objectifs fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe ont un caractère indicatif pour tout État membre qui démontre à la Commission qu'il est en bonne voie pour atteindre son objectif national spécifique pour 2030, tel que défini dans le règlement (UE) 2018/842, en s'appuyant uniquement sur des mesures existantes (scénario fondé sur des mesures existantes), sans qu'il soit nécessaire de recourir à des mesures supplémentaires (scénario fondé sur des mesures supplémentaires).

Or. en

Justification

Le règlement devrait permettre aux États membres d'éviter de se voir imposer des objectifs explicites pour leur flotte d'entreprise lorsqu'ils ont mis en place des politiques conformes aux objectifs climatiques de l'Union européenne et permettant des réductions d'émissions équivalentes ou supérieures.

Par conséquent, les objectifs fixés dans l'annexe devraient avoir un caractère indicatif pour les États membres qui peuvent démontrer qu'ils sont en bonne voie pour respecter leurs obligations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre au titre du règlement (UE) 2018/842 grâce à des mesures existantes, sans qu'il soit nécessaire de prendre des mesures supplémentaires.

Amendement 391
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les entreprises conservent une totale flexibilité dans le choix des moyens à mettre en œuvre pour se mettre en conformité, notamment grâce au renouvellement du parc automobile, à l'optimisation de l'exploitation, à l'électrification de la flotte et à l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone, conformément à la directive sur les énergies renouvelables (2009/28/CE).

Or. de

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les entreprises conservent une totale flexibilité dans le choix des moyens à mettre en œuvre pour se mettre en

conformité, notamment grâce au renouvellement du parc automobile, à l'optimisation de l'exploitation, à l'électrification de la flotte et à l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone, conformément à la directive sur les énergies renouvelables (2009/28/CE).

Or. de

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

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Par dérogation au paragraphe 1, les objectifs fixés dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe ont un caractère indicatif pour tout État membre qui démontre à la Commission que les mesures déjà adoptées au niveau national devraient permettre d'atteindre une part d'immatriculations de véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions qui se traduise par des émissions de CO2 égales ou inférieures à celles résultant du respect de l'objectif national applicable aux flottes d'entreprise.
	L'État membre présente les éléments justificatifs dans son plan national visé à l'article 6, paragraphe 1, du présent règlement.
	Lorsque la Commission conclut que, grâce à ces mesures, les émissions de CO2 sont identiques ou inférieures à celles prévues par les objectifs fixés dans l'annexe, ces objectifs sont considérés comme indicatifs pour cet État membre.

Or. en

Justification

Les États membres devraient pouvoir déroger aux objectifs contraignants applicables aux flottes d'entreprise lorsqu'ils ont mis en œuvre d'autres politiques favorisant l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions (quelle que soit la propriété du véhicule) et compatibles avec les objectifs climatiques de l'Union. Cette possibilité s'applique lorsque la Commission constate que ces politiques nationales permettent d'atteindre, pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, des émissions de CO2 égales ou inférieures à celles qui résulteraient de la réalisation des objectifs fixés à l'annexe.

Amendement 394
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 bis
	Plans nationaux visant à favoriser l'adoption de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions
	1. Les États membres établissent des plans nationaux visant à favoriser l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles parmi les voitures et camionnettes d'entreprise neuves immatriculées par les grandes entreprises dans chaque État membre.
	2. Les plans nationaux définissent les mesures, politiques et incitations nationales permettant d'atteindre cet objectif. Les États membres élaborent des plans nationaux en tenant compte des conditions du marché national, de l'état de préparation des infrastructures, de la neutralité technologique, de la disponibilité de technologies adaptées et des réalités opérationnelles auxquelles sont confrontées les différentes catégories d'exploitants de flottes d'entreprise. Les États membres veillent à ce que ces

mesures soient proportionnées et évitent de créer des charges administratives, financières ou opérationnelles inutiles.

3. Les plans nationaux comprennent au moins:

a) une évaluation des conditions du marché national et de l'état de préparation des infrastructures;

b) les mesures, politiques et incitations nationales envisagées pour favoriser l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes d'entreprise;

c) un calendrier indicatif pour la mise en œuvre de ces mesures;

d) des procédures de suivi et d'évaluation de l'efficacité des mesures adoptées.

4. Les plans nationaux peuvent inclure, le cas échéant:

a) des incitations fiscales;

b) des incitations liées aux péages routiers;

c) des mesures de soutien conformes aux règles applicables en matière d'aides d'État;

d) des mesures facilitant l'accès à des infrastructures de recharge et de ravitaillement appropriées, abordables et accessibles;

e) des mesures favorisant la préparation du réseau électrique;

f) des mesures facilitant l'accès au financement.

Or. en

Amendement 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 bis
	Objectifs relatifs aux vélos classiques et aux vélos électriques
	1. Outre les objectifs fixés à l'article 3, les États membres veillent à ce que:
	a) au plus tard le 1er janvier 2030, les grandes entreprises acquièrent, achètent, prennent en crédit-bail, louent ou mettent à disposition d'une autre manière pour leur utilisation un nombre de vélos classiques ou de vélos électriques neufs équivalent à au moins 30 % de l'effectif total de l'entreprise;
	b) au plus tard le 1er janvier 2035, les grandes entreprises acquièrent, achètent, prennent en crédit-bail, louent ou mettent à disposition d'une autre manière pour leur utilisation un nombre de vélos classiques ou de vélos électriques neufs équivalent à au moins 50 % de l'effectif total de l'entreprise.
	2. Aux fins du paragraphe 1, l'effectif total est calculé sur la base de l'effectif moyen de l'entreprise au cours de l'année civile précédente.
	3. Les vélos visés au paragraphe 1 peuvent être des vélos classiques ou des vélos électriques.
	4. Les vélos visés au paragraphe 1 sont mis à disposition:
	a) des salariés pour leurs trajets domicile-travail ou leurs déplacements professionnels;
	ou b) pour les activités de transport de marchandises, de logistique, de livraison ou de services de l'entreprise.
	5. Pour chaque année civile, les États membres consignent les informations relatives à chaque nouveau vélo classique ou électrique. Ces informations sont transmises à la Commission européenne et rendues publiques.

Or. en

Amendement 396
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 bis
	Au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre élabore et communique à la Commission une stratégie nationale définissant les mesures envisagées pour promouvoir et encourager l'adoption de véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise.
	La stratégie nationale peut notamment inclure:
	a) des allègements fiscaux et des mesures de soutien budgétaire;
	b) des programmes favorisant l'achat et la prise en crédit-bail de véhicules admissibles;
	c) des mesures liées au déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement;
	d) des mesures visant à réduire les charges administratives;
	e) un soutien ciblé aux petites et moyennes entreprises;
	f) des campagnes de sensibilisation et de diffusion d'informations pertinentes;
	g) des mesures visant à améliorer l'accès au financement et aux instruments financiers.
	Les États membres conservent toute latitude pour déterminer la nature, l'étendue et la combinaison des mesures à inclure dans leur stratégie nationale, en tenant compte de leur contexte national

spécifique et des conditions de marché en vigueur.

Tous les deux ans, les États membres transmettent à la Commission un rapport d'avancement décrivant le degré de mise en œuvre des mesures adoptées et les résultats obtenus. La Commission publie un rapport consolidé mettant en avant les bonnes pratiques et s'appuyant sur l'expérience acquise dans l'ensemble des États membres.

Or. en

Amendement 397
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 bis
	Mesure de protection visant à garantir la disponibilité des infrastructures
	Dans la mesure où les objectifs contraignants applicables aux flottes prévus par le présent règlement sont maintenus, ces objectifs ne s'appliquent aux exploitants de flottes immatriculés dans un État membre que si celui-ci a démontré qu'il a atteint au moins 90 % de ses objectifs nationaux contraignants et satisfait aux exigences en matière de développement des infrastructures prévues par le règlement (UE) nº 2023/1804. La Commission publie chaque année une évaluation du degré de réalisation, par chaque État membre, des objectifs et exigences visés au premier alinéa.

Or. de

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

Proposition de règlement
Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 bis
	Dans la mesure où les objectifs contraignants applicables aux flottes prévus par le présent règlement sont maintenus, ces objectifs ne s'appliquent aux exploitants de flottes immatriculés dans un État membre que si celui-ci a démontré qu'il a atteint au moins 90 % de ses objectifs nationaux contraignants et satisfait aux exigences en matière de développement des infrastructures prévues par le règlement (UE) nº 2023/1804. La Commission publie chaque année une évaluation du degré de réalisation, par chaque État membre, des objectifs et exigences visés au premier alinéa.

Or. de

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

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de	

camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

Amendement 400
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les	

États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

Justification

Cette disposition soulève de sérieuses préoccupations en matière de subsidiarité. Les décisions relatives aux régimes nationaux d'aide financière

en faveur des voitures et camionnettes d'entreprise relèvent de la compétence des États membres. En fixant les conditions

dans lesquelles ce soutien peut être accordé, cet article empiète indûment sur les politiques budgétaires

et d'incitation nationales. Il convient, en conséquence, de supprimer l'article.

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

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente	

ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

Amendement 402
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date	

mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

Justification

Les dispositions proposées à l'article 4 concernant le soutien financier empiètent sur les politiques budgétaires nationales en matière de fiscalité et soulèvent donc de sérieuses préoccupations quant au principe de subsidiarité.

Amendement 403
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date	

mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

Justification

L'article 4 devrait être supprimé, car le traitement fiscal et la taxation des véhicules ne devraient pas être réglementés par ce cadre. Si la directive peut fixer des objectifs indicatifs et des mesures de soutien, elle ne constitue pas l'instrument approprié pour introduire des sanctions fiscales ou restreindre les régimes d'aide nationaux. La fiscalité et les incitations fiscales devraient continuer à relever des cadres de politique budgétaire nationaux et de l'Union.

Amendement 404
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de	

camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

Amendement 405
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 4	***supprimé***
Soutien financier aux véhicules d'entreprise	
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les	

États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	***supprimé***

Or. fr

Amendement 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	***supprimé***

Or. fr

Amendement 408
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	***supprimé***

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date	***supprimé***

mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.

Or. en

Amendement 410
Jacek Ozdoba
au nom du groupe ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	***supprimé***

Or. en

Amendement 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-	À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-

bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions. ***Par dérogation, un État membre peut maintenir les régimes d'aide financière existants pendant une période maximale de 24 mois lorsque l'infrastructure de recharge accessible au public déployée sur son territoire n'atteint pas les objectifs fixés à l'article 3 du règlement (UE) 2023/1804.*** ***L'État membre communique à la Commission, au plus tard trois mois avant la date à laquelle l'obligation prévue au présent paragraphe s'applique, les raisons justifiant la dérogation ainsi que les mesures prévues pour remédier à cette insuffisance.*** ***La Commission peut émettre une recommandation à l'intention de l'État membre concerné. Si l'insuffisance persiste, la dérogation peut être renouvelée une seule fois, sur la base d'une nouvelle notification, pour une période supplémentaire pouvant aller jusqu'à 24 mois.***

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date ***mentionnée*** à l'article 3, ***paragraphe 1,*** les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des	À partir de deux ans avant la date ***à laquelle les valeurs cibles visées*** à l'article 3 ***s'appliquent effectivement, et uniquement si les conditions prévues à l'article 3 sont remplies***, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location,

véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.	la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.

Or. de

Justification

La notion de «soutien financier» doit être clairement distinguée du traitement fiscal normal. Les dépréciations, les dépenses d'exploitation, les frais de prise en crédit-bail, l'entretien, les assurances et les frais de carburant ne devraient pas être considérés comme des formes d'aide interdites. En outre, l'article 4 ne devrait pas s'appliquer avant que les objectifs eux-mêmes ne soient réalisés. Les critères essentiels de politique industrielle ne devraient pas être fixés uniquement par des actes délégués.

Amendement 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle ***ou à faibles émissions***.	À partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente***, l'assurance, la recharge*** ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle.

Or. en

Amendement 414
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir de ***deux ans avant*** la date	À partir de la date mentionnée à l'article 3,

mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ne fournissent ***aucune*** aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise ***autres que*** des véhicules à émission nulle ***ou à faibles émissions***.	paragraphe 1, les États membres ne fournissent ***une*** aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise ***que si ceux-ci sont*** des véhicules à émission nulle.

Or. en

Justification

Les États membres sont encouragés à mettre en place des mesures transitoires avant 2030 afin de faciliter la transition vers l'arrêt complet du soutien aux véhicules à carburants fossiles en 2030.

Amendement 415
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les régimes d'aide financière et les mécanismes d'incitation mis en place en vertu du présent règlement devraient préserver la neutralité budgétaire, réduire au minimum les charges administratives et éviter toute incidence disproportionnée sur les petites et moyennes entreprises. Les États membres devraient conserver une flexibilité suffisante dans la conception des incitations fiscales, en fonction de leurs capacités budgétaires nationales et de leurs systèmes fiscaux.

Or. en

Justification

Des exigences fiscales uniformes pourraient créer des charges budgétaires importantes pour les petites économies dont la flexibilité budgétaire est limitée. Les autorités nationales doivent conserver la latitude nécessaire pour adapter les mesures de soutien en fonction des réalités économiques nationales.

Amendement 416
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Au plus tard le 1er janvier 2027, les États membres suppriment progressivement les exonérations fiscales, les avantages fiscaux et les subventions publiques dont bénéficient les véhicules d'entreprise fonctionnant entièrement ou partiellement avec des combustibles fossiles, et encouragent la mise à disposition d'informations fiables et transparentes concernant l'état de santé des batteries des véhicules électriques d'occasion à émission nulle.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	L'article 4 ne s'applique pas tant que l'application des valeurs cibles visées à l'article 3 est suspendue.

Or. de

Justification

Les restrictions en matière d'aides d'État ne devraient pas s'appliquer tant que les valeurs cibles proprement dites n'ont pas été activées.

Amendement 418

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

Amendement 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement

Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à ***l'adoption des*** voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à ***l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente, l'assurance, la recharge ou l'exploitation de*** voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne». ***Un véhicule est considéré comme «fabriqué dans l'Union européenne» si:*** ***a) le véhicule est monté dans l'Union;*** ***b) le rapport entre le prix total départ usine des composants du véhicule, sans compter la batterie, d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des composants, sans compter la batterie, est égal ou supérieur à 70 %;*** ***c) la batterie de traction du véhicule contient au moins trois composants spécifiques principaux d'origine UE, dont les cellules de batterie;*** ***d) la batterie de traction du véhicule contient au moins cinq composants spécifiques principaux d'origine UE, dont les cellules de batterie, la matière active cathodique et le système de gestion de la batterie;*** ***e) le rapport entre le prix total départ usine des composants de groupe motopropulseur électrique d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des composants de groupe motopropulseur électrique est égal ou supérieur à 50 %;*** ***f) le rapport entre le prix total départ usine des principaux systèmes électroniques d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des principaux systèmes électroniques est égal ou***

supérieur à 50 %.

Les exigences énoncées aux points d), e) et f) s'appliquent à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant à trois ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

L'origine des produits et des composants est déterminée conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures ***et camionnettes*** d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne». ***Un produit ou un composant n'est considéré comme "fabriqué dans l'Union europénne" que s'il remplit cumulativement les deux conditions suivantes:***
	a. il a subi sa dernière transformation substantielle dans l'Union au sens de l'article 60 du règlement (UE) n° 952/2013;
	b. la valeur ajoutée de l'Union représente au moins 60 % du prix départ usine, calculé conformément à la définition figurant à l'article 3, point 42, du présent règlement.
	Les opérations consistant en une transformation mineure au sens de

l'article 3, point 44, ne suffisent pas à conférer l'origine de l'Union au titre du présent règlement, quelle que soit leur contribution à la valeur ajoutée de l'Union. Par exception, et sans préjudice du caractère restrictif de la définition prévue au paragraphe, sont assimilés à un contenu d'origine UE les produits, composants et matières premières originaires des pays et territoires d'outre-mer liés à un État membre, au sens de l'annexe II du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de la décision (UE) 2021/1764 du Conseil relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à l'Union européenne.

Or. fr

Amendement 422
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date ***mentionnée*** à l'article 3, ***paragraphe 1,*** les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date ***à laquelle les valeurs cibles visées*** à l'article 3 ***s'appliquent effectivement, et uniquement si les conditions prévues à l'article 3 sont remplies***, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne». ***L'article 4 ne s'applique pas tant que l'application des valeurs cibles visées à l'article 3 est suspendue.***

Or. de

Amendement 423

Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date ***mentionnée*** à l'article 3, ***paragraphe 1,*** les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date ***à laquelle les valeurs cibles visées*** à l'article 3 ***s'appliquent effectivement, et uniquement si les conditions prévues à l'article 3 sont remplies***, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne». ***L'article 4 ne s'applique pas tant que l'application des valeurs cibles visées à l'article 3 est suspendue.***

Or. de

Amendement 424
Luis-Vicenţiu Lazarus

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ***n'apportent un*** soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise ***que si celles-ci*** sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres ***peuvent, lorsqu'ils élaborent des programmes de*** soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise***, accorder la préférence à celles qui*** sont «fabriquées dans l'Union européenne»***, conformément aux critères que la Commission établira en vertu du troisième alinéa du présent article***.

Or. en

Amendement 425
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de ***deux ans avant*** la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent ***un*** soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise ***que si celles-ci*** sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent ***aucun*** soutien financier à l'adoption des voitures et camionnettes d'entreprise ***à émission nulle qui ne*** sont ***pas*** «fabriquées dans l'Union européenne»***, au sens de [annexe du règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles]***.

Or. en

Amendement 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures ***et camionnettes*** d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».	Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à l'adoption des voitures d'entreprise que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Pour autant que, dans le présent règlement, des critères soient prévus pour la classification d'un véhicule sous la mention «fabriqué dans l'Union européenne», les critères essentiels sont définis dans le présent règlement lui-même. La Commission peut, par voie d'actes délégués, ajouter uniquement des détails techniques non essentiels.

Or. de

Justification

Les critères essentiels en matière de politique industrielle doivent être définis par le législateur lui-même et ne peuvent être entièrement définis par des actes délégués.

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Afin de renforcer l'équipement en véhicules électriques des flottes d'entreprises, les petits véhicules électriques "fabriqués dans l'Union européenne" tels que définis doivent être considérés comme un levier stratégique, impliquant une méthodologie de calcul différenciée. A cet égard, chaque nouveau véhicule à zéro émission de la catégorie M1, considéré comme un petit véhicule électrique conformément au point 2.4 de la partie A de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858 et fabriqué dans l'Union européenne, comme définie précédemment sera comptabilisé comme 1,5 véhicule électrique dans les calculs par Etats-membres de la part de véhicules zéro et faibles émissions dans leurs flottes

d'entreprise.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

Amendement 430
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

Amendement 431
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

Amendement 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

Amendement 433
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	***supprimé***

Or. en

Amendement 434
Pascal Canfin

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	***Aux fins du présent article, le critère «fabriqué*** dans l'Union européenne» ***applicable à l'octroi d'un soutien financier à l'adoption de voitures et de camionnettes d'entreprise respecte les critères suivants:***
	a) le véhicule est monté dans l'Union;
	b) le rapport entre le prix total départ usine des composants du véhicule, sans compter la batterie, d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des composants, sans compter la batterie, est égal ou supérieur à 70 %;
	c) la batterie de traction du véhicule contient au moins trois composants spécifiques principaux d'origine UE, dont les cellules de batterie;
	d) la batterie de traction du véhicule contient au moins cinq composants spécifiques principaux d'origine UE, dont les cellules de batterie, la matière active

cathodique et le système de gestion de la batterie;

e) le rapport entre le prix total départ usine des composants de groupe motopropulseur électrique d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des composants de groupe motopropulseur électrique est égal ou supérieur à 50 %;

f) le rapport entre le prix total départ usine des principaux systèmes électroniques d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des principaux systèmes électroniques est égal ou supérieur à 50 %.

Les exigences énoncées aux points d), e) et f) s'appliquent à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant à trois ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Par dérogation aux exigences énoncées ci-dessus, les petits véhicules électriques de la sous-catégorie M1E, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, doivent satisfaire aux exigences suivantes en matière d'origine UE:

1. le véhicule est monté dans l'Union;

2. et un des deux critères suivants:

a) le rapport entre le prix total départ usine des composants du véhicule, sans compter la batterie, d'origine UE et le prix total départ usine de l'ensemble des composants, sans compter la batterie, est égal ou supérieur à 70 %; ou

b) la batterie de traction du véhicule contient au moins trois composants spécifiques principaux d'origine UE, dont les cellules de batterie.

Ce critère «fabriqué dans l'Union européenne» est considéré comme étant équivalent au critère relatif à l'«origine UE» visée à l'article 7 du règlement (UE) XX.../X... établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la

décarbonation dans des secteurs stratégiques.

Or. en

Amendement 435
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».	La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne». ***Ces critères comprennent au minimum:***
	a) le respect de la législation fiscale de l'Union et des États membres, ainsi que l'absence de pratiques d'évasion fiscale ou d'évasion fiscale agressive au sein de l'Union;
	b) le respect des normes applicables en matière de travail et d'emploi, y compris les exigences en matière de santé et de sécurité au travail;
	c) le respect des droits des travailleurs, notamment la liberté d'association, le droit de négociation collective, la non-discrimination, l'égalité de traitement et l'égalité salariale;
	d) le respect de la législation environnementale applicable de l'Union;
	e) la mise en œuvre de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à améliorer l'efficacité énergétique et à soutenir les objectifs de neutralité climatique de l'Union;
	f) une utilisation des matériaux durable et efficace sur le plan des ressources, y

compris des mesures favorisant la circularité, la réparabilité, la réutilisation et le recyclage tout au long du cycle de vie du véhicule;

g) un approvisionnement responsable en matières premières et en composants, y compris une diligence raisonnable en ce qui concerne les incidences sur l'environnement et les droits de l'homme tout au long de la chaîne d'approvisionnement;

h) le respect des normes internationalement reconnues en matière de droits de l'homme et des mesures visant à prévenir le travail forcé, le travail des enfants et d'autres formes d'exploitation par le travail dans la chaîne d'approvisionnement;

i) la transparence concernant les performances en matière de développement durable et les pratiques au sein de la chaîne d'approvisionnement;

j) la contribution à des emplois de qualité, au développement des compétences et à la cohésion sociale au sein de l'Union.

Or. en

Amendement 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 5 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode permettant de ***déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée*** comme ***«fabriquée*** dans l'Union européenne***»***.	***Les critères*** permettant de ***considérer un véhicule*** comme ***"fabriqué*** dans l'Union européenne***" sont co-déterminés par le Parlement européen et le Conseil***. ***Ils incluent une obligation d'intégration locale d'au moins 60% de la valeur de la batterie et des composants électroniques, et excluent explicitement les constructeurs bénéficiant de subventions étatiques***

distordant le marché intérieur en provenance de pays tiers.

Or. fr

Amendement 437
Pascal Canfin

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À la demande d'un constructeur, tous les VEP, VHE-RE ou VPC de ce constructeur peuvent être considérés comme conformes, pendant une période de douze mois, aux exigences en matière d'origine UE si le constructeur prouve que le nombre total de tous les VEP, VHE-RE ou VPC conformes aux exigences en matière d'origine de l'Union qui ont été assemblés par ce constructeur au cours de la période comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre (inclus) de l'année précédente représente un pourcentage égal ou supérieur à 85 % du nombre total de VEP, VHE-RE ou VPC du même constructeur qui ont été immatriculés dans l'Union au cours de la même période.

Or. en

Amendement 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Lorsqu'ils conçoivent des aides financières pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente,

l'assurance, la recharge ou l'exploitation de véhicules d'entreprise à émission nulle, les États membres encouragent, dans la mesure du possible, le recours à la recharge intelligente et bidirectionnelle.

Or. en

Amendement 439
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission charge les États membres d'évaluer et de lever les obstacles réglementaires, fiscaux et financiers à l'adoption des véhicules électriques dans les flottes d'entreprise, et de publier les meilleures pratiques en matière d'électrification des flottes.

Or. en

Amendement 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les États membres veillent également à ce qu'un soutien financier soit mis à disposition pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou l'assurance de vélos classiques et de vélos électriques.

Or. en

Amendement 441
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Soutien en faveur de la recharge intelligente et bidirectionnelle
	1. La recharge intelligente des véhicules électriques étant essentielle à l'intégration dans le réseau de l'électricité propre, les États membres soutiennent les exploitants de flottes et les encouragent à adopter des véhicules électriques et à mettre en place les infrastructures de recharge correspondantes, capables d'assurer une recharge intelligente et/ou bidirectionnelle.
	2. Afin de réduire davantage le coût total de propriété des véhicules à émission nulle, la recharge intelligente est promue comme mode de recharge par défaut.
	3. Afin de favoriser l'adoption de la recharge intelligente et bidirectionnelle au sein des flottes d'entreprise, les États membres soutiennent les exploitants de flottes et les encouragent à réaliser une analyse des coûts et des avantages liés au déploiement de solutions de recharge intelligente et bidirectionnelle au sein de leurs flottes. À cette fin, les États membres devraient également soutenir la recharge intelligente et bidirectionnelle au moyen de programmes de financement spécifiques.
	4. La Commission devrait encourager les États membres à simplifier au maximum la technologie de véhicule à réseau pour les entreprises et à publier les meilleures pratiques en matière de gestion administrative des flux financiers liés à cette technologie pour les flottes.
	5. Afin d'accompagner cette transition et

d'améliorer l'information des consommateurs, les États membres mettent à la disposition des entreprises relevant du champ d'application du présent règlement des conseillers pédagogiques spécialisés chargés d'expliquer les avantages des technologies de recharge intelligente et bidirectionnelle.

6. Les entreprises ne relevant pas du champ d'application du présent règlement peuvent également bénéficier de ce service, sur demande.

Or. en

Justification

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

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

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

Amendement 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 bis
	Soutien financier en faveur d'un marché de l'occasion compétitif et abordable pour

les véhicules à émission nulle

1. À partir du... [deux ans avant la date visée à l'article 3, paragraphe 1], les États membres adoptent des mesures visant à soutenir le développement d'un marché de l'occasion compétitif et abordable pour les véhicules à émission nulle, y compris, le cas échéant:

a) des plafonds d'amortissement fiscalement déductibles plus élevés et des délais d'amortissement accélérés pour les véhicules à émission nulle mis sur le marché par de grandes entreprises sur leur territoire;

b) des incitations ciblées, des primes ou des programmes de soutien pour la remise à niveau des véhicules ayant un kilométrage élevé et le remplacement des batteries, en vue de rendre la mobilité à émission nulle plus abordable et plus accessible pour les ménages et les communautés vulnérables.

2. Les États membres veillent à ce que les mesures adoptées en vertu du présent article soient conçues et mises en œuvre de manière non discriminatoire afin de favoriser le développement d'un marché de l'occasion pour les véhicules à émission nulle qui soit performant, inclusif et accessible à tous les segments de consommateurs.

Or. en

Amendement 443
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 ter
	Soutien en faveur d'un marché de l'occasion pour les véhicules à émission

nulle

1. Le renouvellement du parc automobile étant plus rapide pour les véhicules d'entreprise que pour les véhicules particuliers, le présent règlement vise également à promouvoir le développement du marché de l'occasion pour les véhicules à émission nulle.

2. À cet égard, la Commission européenne encourage les États membres à mettre en place des mesures et des instruments spécifiques nationaux destinés à soutenir les acheteurs de véhicules d'occasion.

3. Les États membres devraient également être encouragés à mettre en place des programmes de crédit-bail social ciblant les véhicules d'occasion à émission nulle. Des programmes de financement européens ou nationaux pertinents devraient soutenir le développement du marché de l'occasion.

4. La Commission européenne pourrait également promouvoir la mise en place d'un système européen harmonisé de déclaration concernant certains indicateurs, tels que l'état de la batterie, liés aux véhicules détenus par les exploitants de flottes avant leur arrivée sur le marché de l'occasion.

5. Afin de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif visant à garantir la disponibilité de véhicules à émission nulle sur le marché de l'occasion, la Commission européenne publiera une étude spécifique visant à analyser les progrès réalisés par chaque État membre à l'aide d'indicateurs spécifiques, tels que la part des véhicules à émission nulle dans les immatriculations de véhicules d'occasion et l'âge moyen des véhicules d'entreprise à émission nulle entrant sur le marché de l'occasion.

Or. en

Amendement 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 4 ter
	Plans de mobilité durable des flottes d'entreprise
	1. Les grandes entreprises exploitant des flottes de véhicules d'entreprise au sein de l'Union élaborent, adoptent et mettent en œuvre un plan de mobilité durable pour leur flotte d'entreprise.
	2. Le plan de mobilité de la flotte d'entreprise définit une stratégie et des actions mesurables visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par la flotte et les activités de mobilité de l'entreprise, ainsi qu'à contribuer à la réalisation des objectifs du présent règlement.
	3. Le plan de mobilité de la flotte d'entreprise porte au minimum sur les éléments suivants:
	a) la composition et la taille de la flotte d'entreprise, y compris les véhicules détenus, pris en crédit-bail ou exploités de toute autre manière par l'entreprise;
	b) une évaluation des besoins de l'entreprise en matière de mobilité et des habitudes d'utilisation des véhicules;
	c) des objectifs chiffrés et des mesures visant à accroître la part des véhicules à émission nulle dans la flotte d'entreprise;
	d) des mesures visant à réduire le nombre total de kilomètres parcourus par les véhicules et à optimiser l'utilisation de la flotte;
	e) des mesures visant à promouvoir d'autres solutions de mobilité durables,

notamment les transports publics, les services de mobilité partagée, la mobilité active, l'utilisation de vélos classiques et de vélos électriques, et le transport ferroviaire, le cas échéant;

g) des politiques d'achat et de prise en crédit-bail alignées sur les objectifs du présent règlement;

h) des mesures visant à suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan, à en rendre compte et à les vérifier.

4. Le plan de mobilité de la flotte d'entreprise comprend, si cela est pertinent et proportionné, des étapes intermédiaires pour 2030 et 2035 ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre.

5. Les grandes entreprises adoptent le premier plan de mobilité de leur flotte d'entreprise au plus tard deux ans après la date d'application du présent règlement et procèdent à sa révision et à sa mise à jour au moins tous les trois ans par la suite.

6. Les États membres veillent à ce que les grandes entreprises soumettent les plans de mobilité de leur flotte d'entreprise, ainsi que toute mise à jour ultérieure, à l'autorité nationale compétente.

7. Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes fournissent des orientations et, le cas échéant, des modèles normalisés afin de faciliter l'élaboration et la communication des plans de mobilité de la flotte d'entreprise.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 5, afin d'établir des exigences, des indicateurs et des modèles communs en matière de déclaration pour les plans de mobilité de la flotte d'entreprise.

Or. en

Amendement 445

Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.	
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.	
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.	
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de	

la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. fr

Amendement 446
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la	

validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

Amendement 447
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez	

insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

Justification

Il convient de supprimer cet article, conformément à la suppression de l'article 4. Étant donné que la délégation de pouvoir concerne

une disposition qui soulève des préoccupations en matière de subsidiarité et interfère indûment avec les régimes d'aide des États membres,

il n'est pas nécessaire de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

Amendement 448
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.	
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.	

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

Justification

Il convient de supprimer le présent article à titre de modification corrélative à la suite de la suppression de l'article 4, qui supprime la base juridique sous-jacente aux actes délégués. En l'absence de délégation de principe, cette disposition procédurale n'est plus nécessaire.

Amendement 449
Urmas Paet

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	

3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

Amendement 450
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.	
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.	
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.	
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du	

Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 5	***supprimé***
Exercice de la délégation	
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.	
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.	

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

Amendement 452
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.	***supprimé***

Or. en

Amendement 453
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	***supprimé***

Or. en

Amendement 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article ***5***, paragraphe ***3***, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].	2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article ***4 ter***, paragraphe ***8***, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Or. en

Amendement 455
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article 5, paragraphe 3 peut être	***supprimé***

révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Or. en

Amendement 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La délégation de pouvoir prévue à l'article ***5***, paragraphe ***3*** peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.	3. La délégation de pouvoir visée à l'article ***4 ter***, paragraphe ***8*** peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Or. en

Amendement 457
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

	3 bis. La Commission adopte, le cas échéant, des actes délégués destinés à préciser davantage les règles harmonisées concernant les exigences de transparence, d'accessibilité et d'interopérabilité pour les informations relatives à l'état de santé des batteries des véhicules électriques, en tenant compte des évolutions technologiques, du règlement (UE) 2023/1542 et des normes internationales pertinentes.

Or. en

Amendement 458
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2026.	***supprimé***

Or. en

Amendement 459
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.	***supprimé***

Or. en

Amendement 460
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.	***supprimé***

Or. en

Amendement 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article ***5***, paragraphe ***3*** n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil	6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article ***4 ter***, paragraphe ***8*** n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le

n’a pas exprimé d’objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l’expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d’objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l’initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Conseil n’a pas exprimé d’objection dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l’expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d’objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l’initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Or. en

Amendement 462
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis. Chaque État membre présente un plan national de mise en œuvre décrivant les mesures en vigueur ou prévues pour atteindre les objectifs nationaux fixés dans le présent règlement, y compris, le cas échéant, les mesures visant à favoriser l’accessibilité financière, le développement du marché de l’occasion et la transparence. Les rapports des États membres comprennent des informations concernant:
	a) la disponibilité de véhicules d’occasion à émission nulle;
	b) les mesures visant à favoriser l’accessibilité financière et l’accessibilité générale des solutions de mobilité à émission nulle;
	c) la mise à disposition des consommateurs, sans frais supplémentaires, d’informations transparentes concernant l’état de santé des batteries des véhicules électriques.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 6	***supprimé***
Surveillance et rapports	
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.	

Or. en

Amendement 464
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre ***soumet*** à la Commission un plan national ***décrivant*** les mesures ***qu'il a mises en***	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre***, après avoir communiqué sa stratégie nationale, transmet*** à la Commission un

place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs ***nationaux fixés à l'annexe du*** présent règlement.

plan national ***détaillant à la fois*** les mesures ***déjà en vigueur et celles qu'il envisage d'adopter conformément aux*** objectifs ***poursuivis par le*** présent règlement.

Or. en

Amendement 465
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre ***afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement***.	***D'ici à 2030***, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre***, conformément à l'article 3***.

Or. en

Amendement 466
Jacek Ozdoba
au nom du groupe ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre ***soumet*** à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre ***peut soumettre*** à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de

en œuvre ***afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement***.	mettre en œuvre ***en vue de limiter les émissions de sa flotte d'entreprise***.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre ***soumet*** à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre ***peut soumettre*** à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.

Or. en

Amendement 468
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre ***afin d'atteindre les*** objectifs nationaux fixés à l'annexe ***du présent règlement***.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre***, en tenant compte des*** objectifs nationaux ***indicatifs*** fixés à l'annexe ***comme points de référence à l'appui des progrès vers la réalisation des objectifs de la présente directive***.

Or. en

Justification

Cet amendement aligne les activités de suivi et de déclaration sur le caractère indicatif des objectifs nationaux, afin de garantir que les plans nationaux et les rapports servent à soutenir et à suivre les progrès accomplis vers la réalisation des objectifs de la directive plutôt qu'à démontrer le respect d'obligations contraignantes. Il préserve la transparence et le suivi tout en évitant une charge administrative disproportionnée. Il précise également que les rapports doivent tenir compte de manière appropriée des véhicules utilisant des carburants à faible teneur en carbone, le cas échéant, conformément à une approche ouverte sur le plan technologique.

Amendement 469
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national ***conforme aux exigences fixées à l'article 6 bis,*** décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux ***non contraignants*** fixés à l'annexe du présent règlement.

Or. en

Justification

Afin d'aider les États membres à élaborer leurs plans nationaux, la Commission devrait leur fournir des orientations similaires à celles relatives à l'élaboration des cadres politiques nationaux au titre du règlement AFIR.

Amendement 470
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin ***d'atteindre les*** objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin ***d'œuvrer en faveur*** des objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.

Or. en

Amendement 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	***1.*** Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un ***projet de*** plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement. ***Chaque État membre veille à la cohérence entre son projet de plan et son plan national intégré en matière d'énergie et de climat mis à jour visé à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1999.***

Or. en

Amendement 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement. ***Ce plan comporte également une section spécifique décrivant les mesures, prévues ou adoptées, visant à développer le marché de l'occasion des véhicules à émission nulle sur leur territoire, et portant au moins sur:*** ***i) les mesures visant à favoriser la disponibilité et l'accessibilité financière des véhicules d'occasion à émission nulle, telles que des incitations fiscales;*** ***ii) les mesures visant à soutenir les programmes de crédit-bail social, y compris ceux portant sur des véhicules d'occasion à émission nulle, notamment, le cas échéant, au moyen des instruments de financement de l'Union disponibles, en particulier le Fonds social pour le climat institué par le règlement (UE) nº 2023/955;*** ***iii) les mesures visant à favoriser l'adoption, par les petites et moyennes entreprises et par les microentreprises, de véhicules utilitaires légers modernisés;*** ***iv) les mesures visant à soutenir le développement d'infrastructures de recharge accessibles aux utilisateurs de véhicules d'occasion à émission nulle.***

Or. en

Amendement 473
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement. ***Les plans nationaux définissent des mesures destinées, au-delà des grandes entreprises, aux entreprises souhaitant promouvoir l'adoption de véhicules à émission nulle et encourager la multimodalité, telles que des programmes de crédit-bail social pour les petits véhicules électriques, la prise en crédit-bail de vélos d'entreprise et des budgets de mobilité favorisant l'utilisation des transports publics, afin de répondre de manière durable à l'évolution des besoins en matière de mobilité des particuliers et des entreprises.***

Or. en

Justification

To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.

To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.

Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.

Amendement 474
Rosa Serrano Sierra

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement.	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'annexe du présent règlement. ***Les plans nationaux incluent une évaluation des infrastructures de recharge et de la capacité du réseau dans les principales plateformes de transport, y compris les aéroports.***

Or. en

Amendement 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les plans nationaux visés au premier alinéa comportent au moins les éléments suivants:
	a) une évaluation de la situation actuelle et de l'évolution future du régime fiscal national applicable aux véhicules d'entreprise, y compris les mesures visant à favoriser l'adoption de véhicules d'entreprise à émission nulle;

b) une évaluation de la situation actuelle et de l'évolution future du marché national en ce qui concerne les véhicules d'entreprise à émission nulle, y compris les effets sur le marché des véhicules d'occasion;

c) les politiques et mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés à l'annexe I, en distinguant les mesures à court terme (à mettre en œuvre dans un délai de douze mois) des mesures à plus long terme (jusqu'à cinq ans), y compris un système de sanctions financières au cas où les grandes entreprises ne prendraient pas les mesures nécessaires pour accroître la part de leurs véhicules d'entreprise neufs à émission nulle;

d) des mesures, prévues ou adoptées, visant à répondre aux besoins en infrastructures de recharge pour les véhicules d'entreprise à émission nulle, en particulier pour la recharge sur le lieu de travail et à domicile, et à encourager le déploiement de solutions de recharge intelligentes et bidirectionnelles;

e) des mesures, prévues ou adoptées, visant à promouvoir le marché des véhicules à émissions nulles d'occasion.

Or. en

Amendement 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
au nom du groupe S&D

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les plans nationaux comportent au moins les éléments suivants:
	a) une évaluation de la situation actuelle et de l'évolution future du marché national en ce qui concerne les véhicules

d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions, y compris les effets sur le marché des véhicules d'occasion;

b) une évaluation de la situation actuelle et de l'évolution future du régime fiscal national applicable aux véhicules d'entreprise;

c) les politiques et mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés à l'annexe I, en distinguant les mesures à court terme (à mettre en œuvre dans un délai de douze mois) des mesures à plus long terme (jusqu'à cinq ans);

d) des mesures, prévues ou adoptées, visant à répondre aux besoins en infrastructures de recharge pour les véhicules à émission nulle, en particulier pour la recharge sur le lieu de travail et à domicile, y compris les mesures de soutien destinées aux gestionnaires de flottes et aux opérateurs de réseaux afin qu'ils adoptent des véhicules électriques et les infrastructures de recharge associées, capables d'assurer une recharge intelligente et/ou bidirectionnelle;

e) des mesures, prévues ou adoptées, visant à promouvoir le marché des véhicules à émissions nulles d'occasion.

Or. en

Amendement 477
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Lors de l'élaboration des lignes directrices de l'Union et de l'évaluation des priorités de financement, la Commission accorde une attention particulière aux États membres insulaires, aux régions ultrapériphériques et aux territoires

insulaires confrontés à des contraintes structurelles en matière de connectivité dans les domaines des transports et de l'énergie. La Commission facilite l'accès de ces territoires aux instruments de financement de l'Union soutenant les infrastructures de recharge, les réseaux intelligents, l'intégration de l'électricité produite à partir de sources renouvelables et le déploiement de flottes à émission nulle.

Or. en

Amendement 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission évalue les projets de plans nationaux et peut émettre des recommandations à l'intention des États membres. Ces recommandations sont émises au plus tard six mois après la présentation des projets de plans nationaux visés au premier alinéa. Elles peuvent notamment porter sur l'adéquation et le ciblage des politiques et mesures relatives aux objectifs nationaux.

Or. en

Amendement 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Chaque État membre tient dûment compte des recommandations de la Commission

	visées à l'alinéa 1 ter et soumet un plan national définitif à la Commission au plus tard neuf mois après la soumission de son projet de plan national visé au premier alinéa.

Or. en

Amendement 480
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et ***chaque année*** par la suite, ***chaque État membre détermine et transmet*** à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise ***neufs*** immatriculés par de grandes entreprises sur ***son*** territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que ***la part*** de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février 2031, et ***tous les deux ans*** par la suite, ***les États membres communiquent*** à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise ***nouvellement*** immatriculés par de grandes entreprises sur ***leur*** territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures ***particulières*** et camionnettes, ainsi que ***les proportions respectives*** de véhicules à émission nulle et à faibles émissions***, y compris de véhicules fonctionnant avec des carburants à faible teneur en carbone,*** dans chacune de ces catégories ***de véhicules***.

Or. en

Amendement 481
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque	***Trois ans après la présentation du plan***

année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.

national, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories. ***La Commission peut mettre en place un mécanisme d'échange de bonnes pratiques entre les États membres.***

Or. en

Amendement 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février ***2031***, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans chacune de ces catégories.	***2.*** Au plus tard le 28 février ***de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent règlement***, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle dans chacune de ces catégories.

Or. en

Amendement 483
Isabelle Le Callennec

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

Au plus tard le 28 février ***2031***, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février ***2028***, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories. ***D'ici la fin du mois de juillet 2028, et tous les deux ans par la suite, la Commission consulte les États membres et les parties prenantes concernées, en particulier les opérateurs économiques du secteur automobile, sur l'application du présent règlement. Sur la base des plans nationaux et des résultats de cette consultation, la Commission publie des lignes directrices indicatives définissant les instruments de politique publique efficaces.***

Or. en

Amendement 484
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle dans chacune de ces catégories***, et les données relatives au nombre de vélos d'entreprise acquis dans le cadre de programmes de soutien financier à l'achat et à la prise en crédit-***

bail.

Or. en

Amendement 485
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions***, y compris de véhicules utilisant des carburants à faible teneur en carbone, lesquels sont définis par la directive (UE) 2018/2001, qui répondent aux critères énoncés aux articles 29, 29 bis et 31 de ladite directive et dans les actes délégués y afférents,*** dans chacune de ces catégories.

Or. en

Justification

Cet amendement aligne les activités de suivi et de déclaration sur le caractère indicatif des objectifs nationaux, afin de garantir que les plans nationaux et les rapports servent à soutenir et à suivre les progrès accomplis vers la réalisation des objectifs de la directive plutôt qu'à démontrer le respect d'obligations contraignantes. Il préserve la transparence et le suivi tout en évitant une charge administrative disproportionnée. Il précise également que les rapports doivent tenir compte de manière appropriée des véhicules utilisant des carburants à faible teneur en carbone, le cas échéant, conformément à une approche ouverte sur le plan technologique.

Amendement 486

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

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures ***et camionnettes***, ainsi que la part de véhicules à ***émission nulle*** et à faibles émissions ***dans chacune de ces catégories***.	Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures, ainsi que la part de véhicules à ***émissions nulles*** et à faibles émissions.

Or. fr

Amendement 487
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules ***fonctionnant à l'énergie renouvelable*** dans chacune de ces catégories.

Or. en

Amendement 488

Jacek Ozdoba
au nom du groupe ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre ***détermine*** et ***transmet*** à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre ***peut déterminer*** et ***transmettre*** à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre ***détermine*** et ***transmet*** à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.	Au plus tard le 28 février 2031, et chaque année par la suite, chaque État membre ***peut déterminer*** et ***transmettre*** à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.

Or. en

Amendement 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) en tant que véhicule d'entreprise sur leur territoire. Ces informations comprennent le nom de l'entité juridique qui immatricule le véhicule, les émissions spécifiques de CO2, la masse en ordre de marche et le type de groupe motopropulseur tel que spécifié dans le certificat de conformité.

Or. en

Amendement 491
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) en tant que véhicule d'entreprise sur leur territoire. Ces informations comprennent le nom de l'entité juridique qui immatricule le véhicule, les émissions spécifiques de CO2, la masse en ordre de marche et le type de groupe motopropulseur tel que spécifié dans le certificat de conformité.

Or. en

Amendement 492
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Lors de l'élaboration de leurs plans nationaux, les États membres veillent également à associer de manière appropriée les autorités régionales et locales, tiennent compte des spécificités régionales et locales, accordent une attention particulière aux zones moins développées, notamment en ce qui concerne les infrastructures de recharge, et respectent le principe de subsidiarité en laissant une flexibilité suffisante pour les choix de mise en œuvre au niveau national et local.

Or. en

Justification

Les ajouts proposés concernent des principes de mise en œuvre plus généraux, la participation des parties prenantes et des considérations territoriales.

Amendement 493
Rosa Serrano Sierra

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cadre de l'exécution des obligations de suivi et de déclaration prévues par le présent règlement, les États membres tiennent compte de la coordination entre le présent règlement, le règlement (UE) nº 2023/1804 et les plans nationaux de développement du réseau.

Or. en

Amendement 494
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Au plus tard le 28 février 2028, puis tous les deux ans, les États membres évaluent également l'impact économique du règlement sur les entreprises du secteur automobile et communiquent ces données à la Commission, qui devra en tenir compte, si une révision du règlement s'avère nécessaire.

Or. fr

Amendement 495
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission devra examiner tous les deux ans l'impact de cette réglementation sur le secteur des flottes d'entreprises, et évaluer l'émergence du marché de l'électrique d'occasion, en portant une attention particulière à l'évolution de la valeur résiduelle des véhicules électriques. Elle devra en présenter un rapport sur ses principales conclusions au Parlement européen et au Conseil. Lorsque cette évaluation met en évidence des effets disproportionnés, des difficultés

significatives d'application, la Commission propose une révision du présent règlement.

Or. fr

Amendement 496
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 6– alinéa 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission procède tous les deux ans à une évaluation de ses effets directs et indirects sur les PME, les microentreprises et les consommateurs privés, et présente un rapport sur ses principales conclusions au Parlement européen et au Conseil. Lorsque cette évaluation met en évidence des effets disproportionnés ou des difficultés significatives d'application, la Commission propose une révision du présent règlement.

Or. fr

Amendement 497
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Afin de garantir l'exclusion des petites et moyennes entreprises (PME) et des personnes physiques du champ d'application, les États membres consignent les données spécifiques

suivantes:

a) statut du déclarant: indications sur le fait que l'entité au nom de laquelle le véhicule est immatriculé est une grande entreprise ou un intermédiaire financier (par exemple, une société de crédit-bail ou de location);

b) statut de l'utilisateur final: lorsque le déclarant est un intermédiaire financier, le statut du locataire ou de l'utilisateur final est consigné comme suit:

i) grande entreprise;

ii) microentreprise;

iii) petite entreprise;

iv) moyenne entreprise;

v) personne physique.

Le dénominateur pour les objectifs de conformité n'inclut que les véhicules pour lesquels le déclarant et l'utilisateur final sont identifiés comme étant des grandes entreprises.

Or. en

Amendement 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Afin de garantir l'exclusion des petites et moyennes entreprises (PME) et des personnes physiques du champ d'application, les États membres consignent les données spécifiques suivantes:
	a) statut du déclarant: indications sur le fait que l'entité au nom de laquelle le véhicule est immatriculé est une grande entreprise ou un intermédiaire financier;

b) statut de l'utilisateur final: lorsque le déclarant est un intermédiaire financier, il est indiqué si le preneur de crédit ou l'utilisateur final est:

i) une grande entreprise;

ii) une microentreprise;

iii) une petite entreprise;

iv) une moyenne entreprise;

v) une personne physique.

Le dénominateur pour les objectifs de conformité n'inclut que les véhicules pour lesquels le déclarant ou l'utilisateur final est identifié comme étant une grande entreprise.

Or. en

Amendement 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6– alinéa 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Au plus tard le 28 février de chaque année, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations recueillies en vertu des alinéas 3 et 4 pour l'année civile précédente. Les données sont transmises dans un format numérique normalisé à déterminer par la Commission.

Or. en

Amendement 500
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6– alinéa 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Au plus tard le 28 février de chaque année, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations recueillies en vertu des alinéas 1 et 2 pour l'année civile précédente. Les données sont transmises dans un format numérique normalisé à déterminer par la Commission.

Or. en

Amendement 501
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission tient un registre accessible au public rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article. Au plus tard le 30 juin de chaque année, la Commission publie pour chaque État membre:
	a) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules d'entreprise réalisées par des grandes entreprises;
	b) la part des véhicules à émission nulle parmi ces immatriculations;
	c) les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs nationaux fixés à l'annexe.

Or. en

Amendement 502
Li Andersson

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 2 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les États membres veillent à l'exactitude et à l'exhaustivité des données transmises et désignent un point de contact auprès de la Commission chargé de remédier aux erreurs ou omissions.

Or. en

Amendement 503
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 2 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de modifier les exigences et les paramètres en matière de données du présent cadre de déclaration.

Or. en

Amendement 504
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 bis
	1. Les plans nationaux comportent au moins les éléments suivants:
	a) une évaluation de la situation actuelle et de l'évolution future du marché en ce qui concerne l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions par les entreprises, y compris les effets sur le marché des véhicules d'occasion;

b) une évaluation des différents types de flottes d'entreprise, notamment en ce qui concerne l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, des mesures déjà en place et des difficultés rencontrées;

c) les politiques et mesures nécessaires pour garantir la réalisation des objectifs visés à l'article 3, à l'exclusion du recours à des objectifs spécifiques par entreprise;

d) les mesures, prévues ou adoptées, visant à lever les obstacles à l'adoption de véhicules à émission nulle sur le marché des véhicules d'occasion;

e) les mesures, prévues ou adoptées, visant à garantir que les besoins en infrastructures de recharge des différents types de flottes d'entreprise soient satisfaits, y compris dans les plateformes de mobilité telles que les aéroports, les gares ferroviaires et les dépôts de camionnettes;

f) les mesures, prévues ou adoptées, visant à préparer le réseau électrique à l'augmentation prévue de la demande en énergie;

g) les mesures, prévues ou adoptées, visant à promouvoir le marché des véhicules d'occasion à émission nulle et à faibles émissions.

2. Chaque État membre rend public son projet de plan national et veille à ce que le public et toutes les parties prenantes concernées aient la possibilité de participer, dès le début et de manière effective, à l'élaboration des plans nationaux.

3. La Commission européenne publie des lignes directrices à l'intention des États membres concernant les mesures de facilitation visant à accélérer l'adoption de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions, y compris des recommandations sur la réforme du cadre budgétaire et les meilleures pratiques recensées dans l'Union européenne pour

différents types de flottes d'entreprise, ainsi que des mesures destinées à soutenir le marché de l'occasion. Lors de l'élaboration et de la mise à jour de ces lignes directrices, la Commission veille à ce que les mesures soient différenciées, proportionnées et fondées sur des données probantes, en tenant compte des caractéristiques opérationnelles, techniques et économiques spécifiques des différentes catégories de flottes d'entreprise.

La Commission est assistée par un comité composé de représentants des États membres, au sens du règlement (UE) nº 182/2011. Le comité facilite la coordination et l'échange de bonnes pratiques, et contribue à l'élaboration et à la mise à jour des lignes directrices visées au présent paragraphe, en tenant compte de la diversité des marchés nationaux et de la composition des flottes. La Commission veille en outre à ce que les parties prenantes soient associées de manière structurée et continue à l'élaboration et à la mise à jour des lignes directrices.

Or. en

Justification

Afin d'aider les États membres à élaborer leurs plans nationaux, nous suggérons de leur fournir davantage d'orientations s'inspirant des cadres politiques nationaux prévus dans le règlement AFIR. Il s'agit notamment de les guider sur la manière d'évaluer le marché des flottes d'entreprise et sur les mesures à mettre en œuvre.

Amendement 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 bis

Information publique, communication et visibilité

1. La Commission rend publics les projets de plans nationaux, ses recommandations et les plans nationaux définitifs, et les tient à jour sur une page web de son site internet prévue à cet effet.

2. La Commission rend publiques les informations recueillies en vertu des alinéas 3 et 4 de l'article 6 et les tient à jour dans des formats ouverts et lisibles par machine, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil, afin de permettre le tri, la recherche, l'extraction, la comparaison et la réutilisation des données.

3. Les États membres mettent en œuvre des actions d'information et de communication ciblant:

a) les grandes entreprises, auxquelles sont présentés tous les types d'aides financières dont elles peuvent bénéficier pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente, l'assurance, la recharge ou l'exploitation de véhicules d'entreprise à émission nulle;

b) le grand public, auquel sont présentées les mesures et les aides financières disponibles pour le développement d'un marché de l'occasion compétitif pour les véhicules à émission nulle.

Or. en

Amendement 506
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 bis

Conformité

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement par des grandes entreprises et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Au plus tard le [insérer la date], puis chaque année par la suite, les États membres publient une liste des grandes entreprises qui ne se sont pas conformées aux obligations prévues par le présent règlement au cours de l'année civile précédente, y compris des informations sur la nature et l'étendue du manquement.

Or. en

Amendement 507
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 bis
	Rapport de la Commission européenne
	Au plus tard le [veuillez insérer la date correspondant à trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à une évaluation des incidences économiques directes et indirectes du présent règlement sur les PME au regard des objectifs qu'elle poursuit et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les principales conclusions.

Or. de

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

Proposition de règlement
Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 bis
	Rapport de la Commission européenne
	Au plus tard le [veuillez insérer la date correspondant à trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à une évaluation des incidences économiques directes et indirectes du présent règlement sur les PME au regard des objectifs qu'elle poursuit et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les principales conclusions.

Or. de

Amendement 509
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 bis
	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, la Commission évalue l'incidence du présent règlement sur la disponibilité et l'accessibilité financière des véhicules d'occasion à émission nulle dans tous les États membres, y compris sur les importations en provenance de pays tiers, et examine si des mesures supplémentaires sont nécessaires pour garantir un accès équilibré au marché au sein de l'Union.

Or. en

Justification

Les marchés plus petits et périphériques dépendent fortement des flux de véhicules d'occasion. Sans une disponibilité suffisante de véhicules d'occasion, la transition risque d'entraîner des inégalités d'accès aux solutions de mobilité propre entre les États membres.

Amendement 510
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Article 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 ter
	Au plus tard le … [OP: veuillez insérer la date correspondant à deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], puis tous les deux ans par la suite, la Commission procède à une évaluation de l'incidence économique directe et indirecte du présent règlement sur les PME et les consommateurs privés à la lumière des objectifs qu'il poursuit, et présente un rapport exposant ses principales conclusions au Parlement européen et au Conseil.

Or. en

Justification

Les PME dépendent fortement des véhicules en crédit-bail et en location et sont indirectement concernées par le présent règlement. Les prestataires de mobilité du secteur des PME, tels que les entreprises de logistique, fournissent souvent des flottes importantes et relèvent également indirectement du champ d'application du règlement. Le règlement aura une incidence considérable sur les PME, ce qui nécessite une analyse approfondie de la part de la Commission européenne. Les consommateurs sont également concernés, car la plupart des clients des services de location sont des particuliers et les véhicules financés par les consommateurs sont souvent immatriculés par des sociétés de financement.

Amendement 511
Li Andersson

Proposition de règlement

Article 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 ter
	Plans nationaux en faveur des modes de transport alternatifs
	Au plus tard le [date], chaque État membre établit et soumet à la Commission un plan national définissant des mesures visant à promouvoir et à développer des modes de transport alternatifs pour les salariés, dans le but de réduire le recours aux véhicules privés et d'entreprise. Le plan national inclut des mesures visant à:
	a) améliorer la disponibilité, l'accessibilité et la qualité des services de transports publics;
	b) soutenir le développement et l'adoption de solutions de mobilité partagée, notamment le covoiturage et les services de micromobilité partagée;
	c) promouvoir les modes de transport actifs, notamment la marche et le vélo, en particulier pour les trajets domicile-travail;
	d) encourager les employeurs à adopter des plans de mobilité durable et à mettre en place des mesures incitatives pour que les salariés utilisent des modes de transport alternatifs;
	e) améliorer l'intégration et l'interopérabilité des différents modes et services de transport;
	f) suivre les progrès réalisés et évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre.
	Les États membres actualisent leur plan national au moins tous les deux ans et transmettent le plan actualisé à la Commission.

Or. en

Amendement 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 ter
	Rapport de la Commission
	Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil, accompagné du rapport visé à l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242, dans lequel elle évalue si des mesures spécifiques visant à stimuler l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans l'Union sont nécessaires, notamment au regard de l'objectif climatique de l'Union pour 2040 et de l'objectif de neutralité climatique de l'Union pour 2050, tels que définis dans le règlement (UE) 2021/1119. Ce rapport est, le cas échéant, assorti d'une proposition législative.

Or. en

Amendement 513
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 ter
	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, la Commission surveille la disponibilité des véhicules à conduite à droite à émission nulle et l'accessibilité financière des modèles de véhicules mis sur le marché dans les États membres de petite taille et périphériques et, le cas échéant, propose des mesures

visant à remédier aux distorsions importantes de l'offre.

Or. en

Justification

Certains États membres sont confrontés à des contraintes structurelles d'approvisionnement liées à la baisse des volumes de production de véhicules à conduite à droite. La transition ne devrait pas réduire l'accès à des véhicules propres et abordables sur ces marchés.

Amendement 514
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 6 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 quater
	Plans nationaux relatifs aux infrastructures de recharge et de ravitaillement
	Au plus tard le [date], chaque État membre établit et soumet à la Commission un plan national pour le déploiement et l'extension des infrastructures de recharge et de ravitaillement nécessaires pour soutenir la transition vers un transport routier à émission nulle et à faibles émissions. Le plan national inclut des mesures visant à:
	a) assurer une couverture appropriée des infrastructures de recharge accessibles au public pour les voitures et les camionnettes sur l'ensemble du territoire national;
	b) soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge sur les lieux de travail, dans les locaux commerciaux et dans les immeubles résidentiels;
	c) faciliter le développement de solutions de recharge intelligentes et l'intégration des infrastructures de recharge dans le réseau électrique; d) recenser et lever les

obstacles au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement, y compris les obstacles administratifs, réglementaires et liés au réseau;

e) soutenir le développement d'infrastructures desservant les zones urbaines, rurales et isolées;

f) suivre le déploiement des infrastructures et évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs nationaux et de l'Union.

Les États membres actualisent leur plan national au moins tous les deux ans et transmettent le plan actualisé à la Commission.

Or. en

Amendement 515
Daniel Attard

Proposition de règlement
Article 6 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 6 quater
	Au plus tard le 28 février 2028, et tous les deux ans par la suite, la Commission évalue l'interaction entre le présent règlement et l'application des règles en matière d'aides d'État prévues par le règlement général d'exemption par catégorie et le règlement de minimis, en vue de simplifier les exigences administratives, de garantir la sécurité juridique et de faciliter l'accès aux mesures d'aide favorisant l'adoption de véhicules à émission nulle.

Or. en

Justification

Les exigences actuelles du RGEC entraînent des charges administratives importantes et une insécurité juridique pour les exploitants de flottes et les pouvoirs publics, notamment en ce qui concerne le calcul de l'intensité de l'aide et les exigences relatives à l'effet d'incitation.

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

Proposition de règlement
Article 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 7	***supprimé***
Réexamen	
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.	

Or. en

Amendement 517
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposition de règlement
Article 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 7	***supprimé***
Réexamen	
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa	

modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.

Or. en

Amendement 518
Adrian-George Axinia

Proposition de règlement
Article 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 7	***supprimé***
Réexamen	
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.	

Or. en

Amendement 519
Carlo Fidanza

Proposition de règlement
Article 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 7	***supprimé***
Réexamen	
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une	

proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.

Or. en

Justification

Il convient de supprimer l'article 7 afin d'assurer la cohérence avec les objectifs nationaux indicatifs et l'approche de gouvernance proportionnée. Il n'est pas nécessaire de prévoir une clause de réexamen normative anticipant des révisions des objectifs lorsque ceux-ci constituent des points de référence et non des obligations contraignantes. Les rapports réguliers des États membres suffisent à l'évaluation de la Commission, et toute future révision législative devrait suivre les procédures ordinaires de l'Union.

Amendement 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre ***2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de*** véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035***.	***La Commission présente*** au plus tard le 31 décembre ***2028 un rapport d'évaluation approfondi sur la maturité et la stabilité financière du marché des*** véhicules ***d'occasion*** à émission nulle***. Si la valeur résiduelle moyenne des véhicules électriques d'occasion subit une décote supérieure de 20% par rapport aux projections de 2025, les objectifs fixés à l'article 3 pour 2030 sont reportés de trois ans***.

Or. fr

Justification

L'objectif est d'évaluer rapidement la viabilité des véhicules électriques sur le marché de l'occasion afin d'apporter une visibilité et une sécurité accrues aux professionnels du secteur.

Amendement 521
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre ***2032***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** pour la période postérieure à 2035.	Au plus tard le 31 décembre ***2030***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle pour la période postérieure à 2035 ***et, si nécessaire, l'introduction d'exigences obligatoires en matière de recharge intelligente et bidirectionnelle pour la période postérieure à 2035***. ***Le réexamen évalue les mesures mises en œuvre par les États membres pour accélérer l'adoption des véhicules à émission nulle en vue d'établir de nouvelles orientations, et évalue s'il est possible d'étendre le champ d'application à d'autres catégories de véhicules, tels que les véhicules utilitaires lourds.***

Or. en

Justification

The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.

Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.

Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these

sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.

Amendement 522
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, ***y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035***.	***D'ici à 2035***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, ***en tenant compte des évolutions technologiques, du déploiement des infrastructures, de l'accessibilité financière, de la compétitivité industrielle et des réalités opérationnelles***.

Or. en

Amendement 523
Isabelle Le Callennec

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre ***2032***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.	Au plus tard le 31 décembre ***2030***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.

Or. en

Amendement 524
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre ***2032***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.	Au plus tard le 31 décembre ***2030***, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.

Or. fr

Amendement 525
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification***, *y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035***.	Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification.

Or. en

Amendement 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative ***en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part*** de véhicules ***à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035***.	Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative ***visant à étendre son champ d'application, notamment aux moyennes entreprises disposant d'importants parcs*** de véhicules ***d'entreprise***.

Or. en

Amendement 527
Yvan Verougstraete

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, ***y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs*** pour la part de véhicules à émission nulle ***et à faibles émissions*** pour la période postérieure à 2035.	Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, ***afin de fixer des objectifs*** pour la part de véhicules à émission nulle pour la période postérieure à 2035.

Or. en

Amendement 528
Dario Tamburrano

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.	Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035. ***L'examen évalue:***
	a) s'il est possible d'étendre le champ d'application à d'autres catégories de véhicules, tels que les véhicules utilitaires lourds;
	b) les évolutions concernant l'évaluation, la transparence et la vérification de l'état de santé des batteries des véhicules électriques;
	c) la nécessité de disposer d'exigences harmonisées au niveau de l'Union concernant la transparence et la vérification de l'état de santé des batteries des véhicules électriques, en tenant compte des évolutions technologiques, du règlement (UE) 2023/1542 et des normes internationales pertinentes;
	d) l'interaction entre le présent règlement et la future législation de l'Union relative au contrôle technique, à l'inspection des véhicules et à la durabilité des batteries.

Or. en

Amendement 529
Rosa Serrano Sierra

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent	Au plus tard le 31 décembre 2032, la Commission réexamine le présent

règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035.	règlement et, le cas échéant, présente une proposition législative en vue de sa modification, y compris en ce qui concerne la fixation d'objectifs pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour la période postérieure à 2035. ***Le réexamen évalue la cohérence avec le règlement (UE) 2023/1804.***

Or. en

Amendement 530
Li Andersson

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Au plus tard le 31 décembre 2027, et parallèlement au réexamen du règlement (UE) 2019/1242, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil une nouvelle proposition législative visant à accroître le recours au transport de marchandises à émission nulle par les grandes entreprises.

Or. en

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

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Une fois les objectifs visés à l'article 3 éventuellement mis en œuvre, la Commission examine chaque année les incidences du présent règlement sur l'industrie automobile européenne, notamment sur la production, l'emploi, les fournisseurs de composants, la

recherche et le développement, les investissements, les choix d'implantation, les prix des véhicules, les taux de crédit-bail, les valeurs résiduelles, les marchés des véhicules d'occasion, la compétitivité, la balance commerciale, la dépendance vis-à-vis des matières premières, la dépendance vis-à-vis des batteries et l'autonomie stratégique de l'Union.

Or. de

Justification

L'article 7 instaure une garantie a posteriori au cas où des valeurs cibles seraient effectivement activées ultérieurement. Il ne remplace pas le mécanisme suspensif précédent, mais le complète. La clause de limitation dans le temps empêche qu'une réglementation erronée ou préjudiciable continue de produire ses effets de manière permanente.

Amendement 532
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Si l'évaluation périodique de la règlementation, réalisée tous les deux ans, met en évidence des effets disproportionnés ou des difficultés significatives d'application, la Commission présente, le cas échéant, une révision du présent règlement.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission vérifie en outre chaque année si les conditions nécessaires à une application proportionnée des valeurs cibles sont toujours réunies. À cet égard, elle tient compte notamment des infrastructures de recharge et de réseau, des prix de l'électricité, de la disponibilité des véhicules, de l'accueil réservé par le marché, de l'évolution de la demande, des incidences sur le cycle de vie, de l'évolution mondiale des émissions, de la valeur ajoutée quantifiable de la mesure ainsi que de l'existence d'autres solutions moins contraignantes et ouvertes sur le plan technologique.

Or. de

Justification

L'article 7 instaure une garantie a posteriori au cas où des valeurs cibles seraient effectivement activées ultérieurement. Il ne remplace pas le mécanisme suspensif précédent, mais le complète. La clause de limitation dans le temps empêche qu'une réglementation erronée ou préjudiciable continue de produire ses effets de manière permanente.

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

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Si la Commission constate des répercussions négatives importantes sur l'industrie automobile européenne, les chaînes d'approvisionnement, l'emploi, les entreprises, les consommateurs ou les contribuables, elle présente dans les plus brefs délais une proposition législative visant à suspendre, modifier ou abroger les valeurs cibles fixées. Jusqu'à ce qu'une décision soit prise concernant cette proposition législative, les valeurs cibles ne peuvent être renforcées et

aucune obligation supplémentaire ne peut être imposée aux États membres, aux entreprises, aux constructeurs automobiles ou aux gestionnaires de flottes.

Or. de

Justification

L'article 7 instaure une garantie a posteriori au cas où des valeurs cibles seraient effectivement activées ultérieurement. Il ne remplace pas le mécanisme suspensif précédent, mais le complète. La clause de limitation dans le temps empêche qu'une réglementation erronée ou préjudiciable continue de produire ses effets de manière permanente.

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

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les valeurs cibles cessent de s'appliquer au plus tard trois ans après leur première application, à moins que le Parlement européen et le Conseil ne décident expressément, en vertu de la procédure législative ordinaire, de les maintenir, sur la base d'une analyse d'impact actualisée et d'une démonstration positive conformément aux alinéas 1 et 2.

Or. de

Justification

L'article 7 instaure une garantie a posteriori au cas où des valeurs cibles seraient effectivement activées ultérieurement. Il ne remplace pas le mécanisme suspensif précédent, mais le complète. La clause de limitation dans le temps empêche qu'une réglementation erronée ou préjudiciable continue de produire ses effets de manière permanente.

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

Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 1 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, de manière exhaustive et compréhensible, l'ensemble des évaluations, données et hypothèses sur lesquelles se fondent les réexamens prévus au présent article.

Or. de

Justification

L'article 7 instaure une garantie a posteriori au cas où des valeurs cibles seraient effectivement activées ultérieurement. Il ne remplace pas le mécanisme suspensif précédent, mais le complète. La clause de limitation dans le temps empêche qu'une réglementation erronée ou préjudiciable continue de produire ses effets de manière permanente.

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

Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Article 8	***supprimé***
Entrée en vigueur	
Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.	
Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.	

Or. en