Parlamento europeo
2024-2029

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

2025/0421(COD)

23.6.2026

EMENDAMENTI
252 - 537

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

Veicoli aziendali puliti

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

Emendamento 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Considerando 20

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

Or. en

Emendamento 253
Li Andersson

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Dato che gli obiettivi di cui al presente regolamento, ossia l'accelerazione della diffusione di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni nel contesto delle flotte aziendali, incrementando la competitività	(20) Dato che gli obiettivi di cui al presente regolamento, ossia l'accelerazione della diffusione di veicoli a zero emissioni nel contesto delle flotte aziendali, incrementando la competitività del settore

del settore automobilistico dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai soli Stati membri in modo da garantire segnali di mercato sufficienti e chiari per gli operatori di flotte in tutta l'UE ma, a motivo della coerenza con gli strumenti giuridici a livello di UE rivolti ai costruttori di veicoli, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

automobilistico dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai soli Stati membri in modo da garantire segnali di mercato sufficienti e chiari per gli operatori di flotte in tutta l'UE ma, a motivo della coerenza con gli strumenti giuridici a livello di UE rivolti ai costruttori di veicoli, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Or. en

Emendamento 254
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Considerando 20

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

obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.	europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. ***Sottolinea inoltre che le misure strategiche previste dovrebbero rispettare pienamente il principio di sussidiarietà e lasciare sufficiente flessibilità per quanto riguarda le scelte di attuazione a livello nazionale e locale.***

Or. en

Motivazione

Questa precisazione è necessaria per garantire che, pur stabilendo obiettivi comuni a livello dell'Unione, il regolamento lasci agli Stati membri un adeguato margine di flessibilità nella definizione e nell'attuazione delle misure necessarie per conseguirli.

Emendamento 255
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Considerando 20

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

proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

economica dei veicoli a zero emissioni in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Or. en

Emendamento 256
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Data la diversità delle strutture di mercato, del grado di preparazione delle infrastrutture, dei modelli di leasing, dei sistemi di tassazione e delle condizioni operative esistenti nell'Unione, è opportuno che la decarbonizzazione delle flotte aziendali sia supportata principalmente attraverso misure abilitanti, orientamenti, lo scambio di migliori pratiche e incentivi mirati, tra cui infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico, il potenziamento della rete e la capacità di rete, prezzi dell'energia accessibili, una sufficiente capacità di produzione di veicoli, l'accesso a soluzioni di finanziamento e leasing e condizioni stabili in termini di valore residuo. In assenza di tali condizioni abilitanti, gli obiettivi obbligatori rischiano di creare distorsioni economiche e operative sproporzionate. In tale contesto, gli orientamenti della Commissione possono aiutare gli Stati membri a individuare i percorsi più efficaci in termini di costi e praticabili sotto il profilo operativo verso flotte aziendali più pulite, preservando nel contempo la competitività ed evitando oneri amministrativi sproporzionati.

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 257
Flavio Tosi

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Le misure adottate dagli Stati membri dovrebbero evitare di creare obblighi di acquisto de facto a carico delle singole imprese, anche mediante catene di leasing, accordi di subappalto o prescrizioni in materia di licenze.

Or. en

Motivazione

La transizione verso flotte aziendali più pulite dovrebbe preservare la libertà d'impresa ed evitare obblighi diretti e indiretti sproporzionati a carico degli operatori.

Emendamento 258
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 20 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 ter) Conformemente ai principi per legiferare meglio e agli obiettivi stabiliti nella bussola per la competitività, l'azione dell'Unione nel settore della decarbonizzazione delle flotte aziendali dovrebbe ridurre al minimo gli oneri amministrativi non necessari, preservare la certezza degli investimenti ed evitare costi di conformità sproporzionati per le

imprese, in particolare le PMI.

Or. en

Motivazione

La transizione verso flotte aziendali più pulite dovrebbe rimanere compatibile con gli obiettivi di competitività dell'Unione e con la necessità di ridurre gli oneri normativi e amministrativi eccessivi.

Emendamento 259
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Considerando 20 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 quater) Le misure adottate dagli Stati membri a norma della presente direttiva non dovrebbero comportare l'imposizione di obblighi diretti o indiretti di acquisto in capo alle singole imprese, anche mediante catene leasing, accordi di subappalto o prescrizioni in materia di licenze.

Or. en

Motivazione

La transizione verso flotte aziendali più pulite dovrebbe preservare la libertà d'impresa ed evitare obblighi indiretti sproporzionati a carico degli operatori.

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

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni	***soppresso***

all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento ***istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione***. ***Fissa obiettivi per la quota di*** veicoli ***a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro***. Il presente regolamento non ***impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi***.	Il presente regolamento ***stabilisce le condizioni alle quali gli Stati membri possono adottare misure nel settore dei veicoli aziendali***. ***Tali misure sono aperte alla tecnologia, proporzionate e basate sul ciclo di vita. I*** veicoli ***non possono essere considerati "puliti" né beneficiare di un trattamento normativo privilegiato solo in base all'assenza di emissioni allo scarico***. ***È determinante una valutazione completa del ciclo di vita che comprenda la produzione, l'estrazione delle materie prime, la fornitura di energia o combustibili, l'utilizzo, la manutenzione, il riciclaggio e lo smaltimento.*** Il presente regolamento non ***deve essere applicato in modo tale da favorire o penalizzare determinate tecnologie di propulsione senza una valutazione completa del ciclo di vita***.

Or. de

Motivazione

L'oggetto del regolamento deve prevedere l'apertura tecnologica e la valutazione del ciclo di vita. Una logica basata esclusivamente sulle emissioni allo scarico non è sufficiente.

Emendamento 262
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. ***Fissa obiettivi per la*** quota di veicoli ***a zero e a basse emissioni del*** parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese ***in ciascuno Stato membro***. ***Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.***	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni***, compresi i veicoli che utilizzano carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio,*** all'interno dell'Unione. ***Esso impone agli Stati membri di indicare le strategie nazionali a sostegno di un progressivo aumento della*** quota di ***tali*** veicoli ***nel*** parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese ***sul loro territorio***.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro ***per l'aumento della*** diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione***. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del*** parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. ***Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.***	Il presente regolamento istituisce un quadro ***volto a sostenere la*** diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni***, compresi i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF),*** all'interno dell'Unione***, mediante piani nazionali adottati dagli Stati membri, nel*** parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro.

Or. en

Emendamento 264
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente ***regolamento*** istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per ***la*** quota di veicoli ***a zero e a basse emissioni del*** parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. ***Il*** presente ***regolamento*** non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	***La*** presente ***direttiva*** istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni***, compresi i veicoli che utilizzano carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio, ossia i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 che rispettano i criteri stabiliti negli articoli 29, 29 bis e 31 di tale direttiva e nei relativi atti delegati,*** all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi ***indicativi*** per ***il progressivo aumento della*** quota di ***tali*** veicoli ***nel*** parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. ***La*** presente ***direttiva*** non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

Or. en

Motivazione

L'emendamento allinea l'oggetto della direttiva alla sua struttura basata su obiettivi indicativi, chiarendo che la direttiva istituisce un quadro volto a incentivare un aumento progressivo dei veicoli più puliti, anziché imporre obblighi di acquisto vincolanti. Chiarisce inoltre che i veicoli a basse emissioni dovrebbero opportunamente ricomprendere i veicoli che utilizzano carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio, quali definiti ai sensi della direttiva RED dell'UE, in linea con un approccio tecnologicamente aperto e con l'obiettivo di una transizione pragmatica.

Emendamento 265
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione***. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi*** imprese ***in ciascuno Stato membro***. ***Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare*** obiettivi ***più ambiziosi***.	***La Commissione elabora orientamenti non vincolanti finalizzati a sostenere la*** diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione***, tenendo conto delle circostanze nazionali, della preparazione delle infrastrutture, delle condizioni di mercato e delle realtà operative nei vari Stati membri. Tali orientamenti dovrebbero favorire lo scambio delle migliori pratiche e individuare le misure abilitanti, tra cui incentivi mirati, la realizzazione delle infrastrutture, la preparazione della rete, soluzioni di finanziamento e misure a sostegno della competitività delle*** imprese***, in particolare delle PMI***. ***Gli Stati membri dovrebbero mantenere la facoltà di adottare misure e*** obiettivi ***nazionali in base alle rispettive circostanze nazionali e priorità strategiche***.

Or. en

Motivazione

Date le importanti differenze esistenti tra gli Stati membri in termini di infrastrutture, tassazione, modelli di leasing, condizioni economiche ed esigenze operative, un quadro non vincolante basato su orientamenti della Commissione, sullo scambio delle migliori pratiche e sulle misure abilitanti sarebbe più proporzionato rispetto a una legislazione vincolante dell'Unione. Rispetterebbe maggiormente i principi di sussidiarietà, proporzionalità e del "legiferare meglio", limitando nel contempo gli oneri e i costi, in particolare per le PMI.

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

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per	Il presente regolamento istituisce un quadro ***volontario*** per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa

la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	obiettivi ***volontari*** per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. ***Non si applica alle PMI ai sensi della raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, alle società di leasing né alle società di noleggio di veicoli.*** Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

Or. en

Emendamento 267
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. ***Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.***	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi ***non vincolanti*** per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ***nuovi*** del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro.

Or. en

Motivazione

I dati dimostrano che sono stati gli incentivi e gli investimenti nelle infrastrutture, e non gli obiettivi, a stimolare gli Stati membri dell'UE che registrano la più rapida diffusione dei veicoli aziendali elettrici. La presente proposta dovrebbe pertanto stabilire obiettivi indicativi, incoraggiando nel contempo gli Stati membri a elaborare misure tese a promuovere la diffusione dei veicoli aziendali elettrici e la diffusione dei veicoli elettrici più in generale.

Emendamento 268
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. ***Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.***	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi ***non vincolanti*** per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. *(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo.)*

Or. en

Emendamento 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi. ***I seguenti gruppi di veicoli sono esclusi***

dall'ambito di applicazione del presente regolamento e dagli obiettivi di cui all'articolo 3:

a) i veicoli utilizzati ai fini del mantenimento della salute, della sicurezza e dell'ordine pubblici e del mantenimento o del ripristino di servizi essenziali prestati da grandi imprese, anche fornendo assistenza immediata durante le emergenze naturali o antropogeniche o le interruzioni dei servizi, quali i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso, i veicoli di intervento o i veicoli dei vigili del fuoco;

b) i veicoli della categoria M1 appositamente progettati o modificati per ospitare una o più persone su sedia a rotelle durante gli spostamenti su strade pubbliche;

c) i veicoli progettati e costruiti per attività o lavori specifici e, per via della loro progettazione, non adatti al trasporto di persone o merci, compresi i veicoli specificamente adattati per la prestazione di servizi essenziali di interesse pubblico, in particolare quelli relativi alla protezione di infrastrutture critiche;

d) i veicoli progettati e costruiti per il trasporto a temperatura controllata di beni essenziali pertinenti per il mantenimento della salute, della sicurezza o dell'ordine pubblico, laddove la piena elettrificazione non sia tecnologicamente possibile.

Or. en

Motivazione

Sulla base del progetto di relazione, sono aggiunte ulteriori categorie di veicoli da esentare in funzione dell'impossibilità tecnica e della pertinenza dei servizi da fornire.

Emendamento 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi. ***Il presente regolamento non si applica alle autovetture e ai furgoni aziendali appositamente progettati per gli interventi di emergenza, compresi i veicoli utilizzati per il ripristino e la manutenzione urgenti delle reti critiche dell'energia, dell'elettricità, del gas, dell'acqua o delle telecomunicazioni, qualora le esigenze operative di tali servizi non possano essere ragionevolmente soddisfatte dalle tecnologie dei veicoli a zero o a basse emissioni, tenendo conto dei requisiti in materia di disponibilità, tempi di risposta, carico utile, affidabilità e sicurezza.***

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 271
Urmas Paet

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi. ***Il presente regolamento non si applica ai veicoli di cui all'articolo 2, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e all'allegato I, parte A, punti da 5.2 a 5.5, e punto 5.7, di tale regolamento.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1
Proposta di regolamento COM(2025) 994 – 2025/0421(COD)
Articolo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi

imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi. ***I veicoli dati in leasing a persone fisiche o a micro, piccole o medie imprese quali definite all'articolo 2, punti da 8 a 10, del presente regolamento sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento e non sono conteggiati ai fini del conseguimento degli obiettivi.***

Or. en

Motivazione

La formulazione proposta garantisce una maggiore coerenza con l'ambito di applicazione della normativa. Poiché i veicoli acquistati direttamente da PMI o privati non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, la stessa esclusione dovrebbe applicarsi anche ai veicoli acquisiti da tali soggetti mediante contratti di leasing.

Emendamento 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero emissioni all'interno dell'Unione ***e per il miglioramento della disponibilità e dell'accessibilità economica di tali veicoli sul mercato dell'usato***. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro ***e un obiettivo distinto per l'immatricolazione di cicli convenzionali o elettrici a pedalata assistita nuovi da parte di grandi imprese***. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

Or. en

Emendamento 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture ***e furgoni*** aziendali ***nuovi immatricolati*** da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture aziendali ***nuove immatricolate*** da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

Or. fr

Emendamento 275
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.

Or. en

Motivazione

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.

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

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi. ***L'assenza di sanzioni pecuniarie automatiche non esonera gli Stati membri dall'obbligo di attuare politiche che consentano di progredire verso il raggiungimento degli obiettivi fissati dal regolamento.***

Or. fr

Emendamento 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi.	Il presente regolamento istituisce un quadro per l'aumento della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione. Fissa obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni del parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di fissare obiettivi più ambiziosi. ***Accelerando il rinnovo delle flotte aziendali con veicoli a zero emissioni, il presente regolamento mira altresì ad aumentare la disponibilità e l'accessibilità economica dei veicoli a zero emissioni sul mercato dell'usato, migliorando in tal modo l'accesso alla mobilità pulita per i lavoratori subordinati, i lavoratori autonomi e le famiglie a basso e medio reddito.***

Or. en

Emendamento 278
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Il presente regolamento non si applica:
	a) ai veicoli immatricolati da società di leasing, di locazione con patto di riscatto, di noleggio di veicoli a breve termine o di finanziamento al consumo;
	b) ai veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a), b) e c), e all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/858;
	c) ai veicoli a motore dotati di attrezzature speciali di bordo o di macchinari installati destinati ad essere impiegati nei settori della gestione delle infrastrutture e non

destinati al trasporto di passeggeri diversi dal personale;

d) ai veicoli a motore progettati e costruiti per il trasporto di persone a mobilità ridotta che necessitano dell'uso di una sedia a rotelle o di uno scooter per la mobilità;

e) ai veicoli a motore utilizzati da servizi pubblici essenziali, quali gli operatori del trasporto pubblico, per la protezione e la manutenzione delle infrastrutture e dei relativi servizi, compreso l'intervento rapido in caso di incidenti;

f) ai veicoli immatricolati da costruttori di veicoli a fini, tra l'altro, di ricerca, sviluppo, prova, convalida, dimostrazione, produzione pre-serie o omologazione, a condizione che tali veicoli non siano utilizzati come normali autovetture aziendali o come parte della normale flotta aziendale del costruttore;

Or. en

Emendamento 279
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Il presente regolamento non si applica:
	a) ai veicoli utilizzati ai fini del mantenimento della salute, della sicurezza e dell'ordine pubblici e del mantenimento o del ripristino di servizi essenziali prestati da grandi imprese, anche garantendo l'approvvigionamento sicuro, continuo e ininterrotto di medicinali agli ospedali e alle farmacie e/o fornendo assistenza immediata durante le emergenze naturali o antropogeniche o le interruzioni dei servizi, quali i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e

di soccorso, i veicoli di intervento o i veicoli dei vigili del fuoco;

b) ai furgoni a temperatura controllata appositamente adattati essenziali per garantire la distribuzione sicura e continua di medicinali che richiedono la temperatura controllata durante la consegna.

Or. en

Motivazione

Per alcuni profili di utilizzo, in particolare quelli che prevedono attività legate all'ordine pubblico, alla sicurezza, ai servizi comunali, alla risposta alle emergenze, alla salute pubblica e alla protezione civile, i veicoli a zero e a basse emissioni non rappresentano ancora una scelta adeguata. Ad oggi le imprese non dispongono di capacità di batteria tali da permettere il necessario controllo della temperatura o un'adeguata refrigerazione all'interno dei veicoli elettrici. Il problema si complica ulteriormente quando le consegne devono essere effettuate in condizioni in condizioni climatiche di caldo o freddo estremo.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 1 bis
	Esclusioni
	Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento i seguenti gruppi di veicoli:
	a) i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e all'allegato I, parte A, punti da 5.2 a 5.5, e punto 5.7, di tale regolamento;
	b) i veicoli di cui all'allegato I, parte A, punto 5.5, del regolamento (UE) 2018/858

del Parlamento europeo e del Consiglio;

c) i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio;

d) i veicoli immatricolati da operatori del noleggio a breve termine nonché quelli immatricolati da società di leasing, di locazione con patto di riscatto o di finanziamento al consumo.

Or. en

Emendamento 281
Nina Carberry, Seán Kelly

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	I veicoli immatricolati da o per conto di un'impresa al principale scopo di metterli a disposizione di terzi, senza conducente, nell'ambito di contratti di noleggio a breve termine di durata non superiore a 30 giorni consecutivi non sono presi in considerazione ai fini degli obiettivi di cui all'articolo 3.

Or. en

Emendamento 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) "veicolo nuovo": veicolo immatricolato per la prima volta nell'Unione;	2) "veicolo nuovo": veicolo immatricolato per la prima volta nell'Unione***, progettato e assemblato nel territorio dell'UE con almeno il 60 % del***

	valore dei suoi componenti strategici (motore, batteria, elettronica) prodotto nell'Unione, oppure la cui impronta di carbonio legata alla fabbricazione e al trasporto rispetta le rigorose soglie ambientali fissate dallo Stato membro di immatricolazione. I veicoli da esposizione e di dimostrazione delle reti di distribuzione di autoveicoli sono esclusi da tale definizione;

Or. fr

Motivazione

Ora più che mai, è nostro dovere proteggere l'industria automobilistica europea. Dobbiamo combattere la concorrenza sleale (aziende "cacciavite", importazioni a basso costo) e garantire le migliaia di posti di lavoro che tale settore rappresenta. Per i veicoli importati, ci ispiriamo al punteggio di carbonio ("Carbon Score") francese. Inoltre, esentiamo i veicoli di prova e di dimostrazione dai vincoli previsti per i veicoli nuovi, evitando così di penalizzare le concessionarie nella loro attività quotidiana.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) "veicolo nuovo": veicolo immatricolato per la prima volta ***nell'Unione***;	2) "veicolo nuovo": veicolo immatricolato per la prima volta;

Or. fr

Emendamento 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4) "furgone": veicolo della categoria N_1 di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;	***soppresso***

Or. fr

Motivazione

Chiediamo l'esclusione dei furgoni dal presente testo. Come i veicoli pesanti, tali veicoli devono far fronte a notevoli vincoli operativi e a una grave carenza di infrastrutture di ricarica. Imporre un'elettrificazione obbligatoria di tale flotta penalizzerebbe ingiustamente la grande maggioranza dei professionisti, in particolare i lavoratori addetti alle consegne, le PMI, gli artigiani, i commercianti e i subappaltatori industriali.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4) "furgone": veicolo della categoria N_1 di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 5

Testo della Commissione	*Emendamento*

5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico;	5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico***, ad esclusione dei veicoli elencati all'articolo 1 bis del presente regolamento***;

Or. en

Emendamento 287
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico;	5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico***, ad esclusione dei veicoli immatricolati da società di leasing, di locazione con patto di riscatto, di noleggio di veicoli a breve termine o di finanziamento al consumo***;

Or. en

Motivazione

Per come è stata redatta, la norma ha un impatto sulla stragrande maggioranza delle PMI e, in molti casi, sui consumatori che fanno ricorso a società di leasing, noleggio o finanziamento al consumo per soddisfare le loro esigenze di mobilità.

Emendamento 288
Cynthia Ní Mhurchú

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico;	5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico***, ad esclusione, in via principale, dei veicoli immatricolati ai fini del noleggio a breve termine***;

Or. en

Motivazione

Le società di noleggio veicoli offrono un ampio ventaglio di tipologie di veicoli ai loro clienti, molti dei quali sono turisti in visita in un paese straniero. Questi clienti devono poter scegliere il tipo di veicolo da noleggiare e, al momento, la domanda di veicoli elettrici all'interno di questo gruppo è molto modesta. Per orientare la scelta dei clienti verso i veicoli a zero emissioni è necessario colmare le lacune presenti nelle condizioni abilitanti, quali la disponibilità di infrastrutture di ricarica (in particolare negli aeroporti) e di incentivi per mitigare il costo totale di proprietà e venire incontro alle esigenze del mercato dell'usato, prima ancora di poter estendere l'ambito di applicazione della normativa al settore del noleggio.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico;	5) "veicolo aziendale": veicolo immatricolato da un soggetto giuridico***, ad esclusione dei veicoli a noleggio a breve termine***;

Or. fr

Emendamento 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "veicolo a zero emissioni": veicolo a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631];	6) "veicolo a zero emissioni": veicolo a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631] ***o un veicolo alimentato esclusivamente con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO_2, compresi i biocarburanti avanzati e i carburanti***

sintetici;

Or. fr

Motivazione

Imporre l'uso esclusivo dei veicoli elettrici significa segnare la fine del settore francese dei veicoli termici e ibridi.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "veicolo a zero emissioni": veicolo ***a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631]***;	6) "veicolo a zero emissioni": ***un'autovettura o un*** veicolo ***commerciale leggero con emissioni di gas di scarico di 0 g di CO2/km, determinate conformemente alla procedura di omologazione UE applicabile oppure alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF)***;

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "veicolo a zero emissioni": veicolo a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631];	6) "veicolo a zero emissioni": veicolo a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631]**.**

Sono compresi anche i "veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili" (VEEF);

Or. en

Emendamento 293
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "veicolo a zero emissioni": veicolo a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631];	6) "veicolo a zero emissioni": veicolo a zero emissioni***, compresi i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF),*** quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631];

Or. en

Motivazione

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).

Emendamento 294
Katri Kulmuni

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "veicolo a zero emissioni": veicolo	6) "veicolo a zero emissioni": veicolo

a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631];	a zero emissioni***, compresi i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF),*** quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631];

Or. en

Motivazione

Per il caso dei veicoli con motore a combustione interna alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili è necessaria una definizione chiara e rigorosa dei carburanti ammissibili. In questo contesto sono inclusi tutti i carburanti sostenibili che soddisfano i criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di sostenibilità stabiliti dalla direttiva sulle energie rinnovabili (RED).

Emendamento 295
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "***veicolo a zero emissioni***": ***veicolo a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631]***;	6) "***veicoli che utilizzano energia rinnovabile***": ***veicoli elettrici a batteria (BEV), veicoli ibridi ricaricabili (OCV-HEV), veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile (FCEV) e veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEV)***;

Or. en

Motivazione

I riferimenti ai "veicoli a zero emissioni" e ai "veicoli a zero e a basse emissioni" contenuti nel regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero essere soppressi. Tali definizioni sono eccessivamente ristrette e non comprendono i veicoli alimentati a energie rinnovabili. L'introduzione del concetto di "veicoli che utilizzano energia rinnovabile" permette di creare un quadro più inclusivo e tecnologicamente neutro che riconosce anche altre soluzioni di decarbonizzazione. Tale impostazione riflette i progressi tecnologici, migliora la resilienza attraverso la diversificazione delle fonti rinnovabili e riduce la dipendenza dalle materie prime critiche.

Emendamento 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6) "veicolo a zero emissioni": veicolo ***a zero emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera n), della [proposta di revisione del regolamento (UE) 2019/631]***;	6) "veicolo a zero emissioni": veicolo ***elettrico a batteria di categoria M_1 o N_1 con emissioni di gas di scarico di 0 g di CO2/km, determinate conformemente alla procedura di omologazione UE applicabile***;

Or. en

Emendamento 297
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 bis) "stato di salute": stato di salute quale definito all'articolo 3, punto 28), del regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE;

Or. en

(Si veda la formulazione dell'articolo 3, comma 1, punto 28), del regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE.)

Motivazione

Le auto usate dovrebbero essere accompagnate da informazioni accessibili e gratuite sullo stato di salute, al fine di promuovere una maggiore fiducia nelle transazioni sia di vendita che di acquisto. La trasparenza e l'accessibilità dei dati sono essenziali per la fiducia dei

consumatori. In assenza di informazioni chiare e verificabili sullo stato di salute delle batterie, gli acquirenti rimangono poco propensi ad entrare in questo mercato.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 bis) "carburanti ammissibili": tutti i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 che soddisfano i criteri di sostenibilità di tale direttiva;

Or. en

Emendamento 299
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 bis) "microimpresa": una microimpresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2013/34/UE;

Or. en

Emendamento 300
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*

6 ter) "batteria per veicoli elettrici": batteria per veicoli elettrici quale definita all'articolo 3, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE;

Or. en

(Si veda la formulazione dell'articolo 3, comma 1, punto 14), del regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE.)

Motivazione

Una categorizzazione precisa delle batterie per veicoli elettrici che distingua tra autovetture, trasporto pesante e cambio di destinazione a fini di stoccaggio fisso o altri impieghi è essenziale per adeguare la regolamentazione alle caratteristiche specifiche di ciascun caso d'uso.

Emendamento 301
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 ter) "piccola impresa": piccola impresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2013/34/UE;

Or. en

Emendamento 302
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*

6 quater) "media impresa": media impresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2013/34/UE;

Or. en

Emendamento 303
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 quinquies) "ricarica intelligente": un'operazione di ricarica nella quale l'intensità dell'energia elettrica fornita alla batteria è regolata in tempo reale sulla base di informazioni ricevute mediante comunicazione elettronica;

Or. en

Emendamento 304
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 6 sexies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 sexies) "ricarica bidirezionale": un'operazione di ricarica intelligente nel cui ambito la direzione del flusso di energia elettrica può essere invertita, facendo sì che l'energia elettrica fluisca dalla batteria al punto di ricarica al quale è collegata;

Or. en

Emendamento 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;	***soppresso***

Or. en

Emendamento 306
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;	***soppresso***

Or. en

Motivazione

I veicoli ibridi ricaricabili non dovrebbero essere incentivati e dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

Emendamento 307
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3,	***soppresso***

paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;

Or. en

Emendamento 308
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;	***soppresso***

Or. en

Emendamento 309
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;	7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631***, compresi i veicoli che utilizzano carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio che soddisfano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti nella direttiva (UE) 2018/2001 e che consentono una riduzione sostanziale delle emissioni di gas a effetto serra***;

Or. en

Emendamento 310
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;	7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631***, compresi i veicoli che utilizzano carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio quali definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano i criteri stabiliti negli articoli 29, 29 bis e 31 di tale direttiva e nei relativi atti delegati, i carburanti che rispettano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti nella direttiva (UE) 2018/2001 e che consentono riduzioni sostanziali delle emissioni di gas a effetto serra***;

Or. en

Motivazione

L'emendamento chiarisce che nel concetto di veicoli a basse emissioni dovrebbero essere ricompresi anche i veicoli che utilizzano carburanti sostenibili a basse emissioni di carbonio che soddisfano i criteri di sostenibilità dell'Unione e che consentono riduzioni sostanziali delle emissioni di gas a effetto serra. In tal modo esso sostiene un approccio alla decarbonizzazione tecnologicamente aperto e coerente.

Emendamento 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo ***a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m),*** del regolamento	7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo ***conforme ai criteri*** del regolamento (UE) 2019/631 ***oppure un veicolo dotato di un motore ibrido ad alte***

(UE) 2019/631;	***prestazioni o alimentato esclusivamente con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO_2 (biocarburanti avanzati o carburanti sintetici)***;

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631;	7) "veicolo a zero e a basse emissioni": veicolo a zero e a basse emissioni quale definito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento (UE) 2019/631***. Sono compresi anche i "veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili" (VEEF)***;

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
8) "grande impresa": ***grande impresa*** quale definita all'articolo ***3***, paragrafo ***4***, della direttiva ***2013/34/UE***.	8) "grande impresa": ***una società*** quale definita all'articolo ***2***, paragrafo ***1***, ***lettera a),*** della direttiva ***2024/1760/UE***;

Or. en

Emendamento 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
8) "grande impresa": grande impresa ***quale definita all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2013/34/UE***.	8) "grande impresa": grande impresa ***che impiega oltre 500 dipendenti e il cui fatturato annuo supera i 100 milioni di euro***.

Or. fr

Motivazione

È fondamentale salvaguardare le nostre imprese a media capitalizzazione tradizionali, che costituiscono il cuore dell'industria francese, a fronte della burocrazia europea. Proponiamo pertanto di innalzare le soglie di applicazione, al fine di concentrare tali prescrizioni esclusivamente sulle multinazionali e sui grandi gruppi.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
8) "grande impresa": ***grande*** impresa ***quale definita all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2013/34/UE***.	8) "grande impresa": impresa ***con una flotta pari o superiore a 100 veicoli***.

Or. fr

Emendamento 316
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8

Testo della Commissione	*Emendamento*

8) "grande impresa": grande impresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2013/34/UE.	8) "grande impresa": grande impresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2013/34/UE***, se ha rispettato i relativi criteri per almeno i due ultimi esercizi consecutivi precedenti l'immatricolazione del veicolo in questione e ottemperato all'obbligo di comunicazione previsto dalla presente direttiva***.

Or. en

Motivazione

L'emendamento garantisce la certezza del diritto ed evita effetti sproporzionati per le imprese le cui dimensioni oscillano intorno alle soglie previste. Esso allinea l'applicazione della presente direttiva al principio di stabilità già integrato nella direttiva 2013/34/UE, in base al quale i cambiamenti di categoria dimensionale producono effetti solo dopo due esercizi consecutivi, evitando in tal modo che le imprese prossime alle soglie applicabili siano assoggettate in modo imprevedibile agli obblighi di immatricolazione e comunicazione.

Emendamento 317
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
8) "grande impresa": grande impresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2013/34/UE.	8) "grande impresa": grande impresa quale definita all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2013/34/UE***, se ha rispettato i relativi criteri per almeno i due ultimi esercizi consecutivi precedenti l'immatricolazione del veicolo in questione***.

Or. en

Emendamento 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "ciclo convenzionale o elettrico a pedalata assistita": veicolo stradale a propulsione umana o veicolo stradale a propulsione umana dotato di un pacco batterie elettrico, costruito e progettato conformemente alla norma EN 15194;

Or. en

Emendamento 319
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "sostegno finanziario": sovvenzioni dirette, premi, aiuti, prestiti agevolati, incentivi all'acquisto o al leasing finanziati dallo Stato, nonché agevolazioni fiscali speciali concesse specificatamente per promuovere determinate tecnologie dei veicoli. Non rientrano nel sostegno finanziario la normale determinazione dei profitti ai fini fiscali, l'ammortamento ordinario dei beni aziendali, la deduzione delle spese operative, le spese connesse al leasing, i costi di locazione, i costi relativi a manutenzione, riparazione, assicurazione, combustibili o energia, nonché altre norme fiscali generali che si applicano indipendentemente dall'esistenza di un intento mirato di sostegno tecnologico.

Or. de

Emendamento 320
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "sostegno finanziario": qualsiasi sovvenzione diretta o sussidio diretto erogato da un'autorità pubblica, o da una società privata quando tale sostegno privato è disciplinato da un'autorità pubblica, a favore di una società o di un utente finale nell'ottica di incentivare l'acquisizione di veicoli aziendali alimentati con carburanti rinnovabili o energia rinnovabile. Il sostegno finanziario esclude qualsiasi misura fiscale diretta o indiretta.

Or. en

Motivazione

All'articolo 4, la proposta stabilisce le prescrizioni relative al sostegno finanziario senza definire ulteriormente ciò che è considerato sostegno finanziario; a fini di chiarezza giuridica si rende necessaria una definizione.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "sostegno finanziario": qualsiasi misura fiscale, finanziaria o normativa adottata da un'autorità pubblica che riduce direttamente o indirettamente i costi associati all'acquisizione o all'utilizzo di un veicolo;

Or. en

Emendamento 322

Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "ricarica intelligente": un'operazione di ricarica nella quale l'intensità dell'energia elettrica fornita alla batteria è regolata in tempo reale sulla base di informazioni ricevute mediante comunicazione elettronica;

Or. en

Motivazione

A fini di coerenza con le definizioni di cui al regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) e alla direttiva sulle energie rinnovabili (RED).

Emendamento 323
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) Articolo 2, punto 8 bis – NUOVO ***"carburanti ammissibili": tutti i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 che rispettano i criteri stabiliti negli articoli 29 e 29 bis di tale direttiva e nei relativi atti delegati. Tali carburanti comprendono i carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali i biocarburanti, il biogas, i combustibili da biomassa, i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (RFNBO) o i carburanti derivanti da carbonio riciclato (RFC).***

Or. en

Motivazione

Per i veicoli con motore a combustione interna alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili è necessaria una definizione chiara e rigorosa dei carburanti ammissibili. L'emendamento mira a chiarire che sono inclusi tutti i carburanti sostenibili che soddisfano i criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di sostenibilità stabiliti dalla direttiva sulle energie rinnovabili (RED). Il chiarimento permette di scongiurare interpretazioni selettive o restrittive del concetto di carburanti ammissibili, mantenendo nel contempo immutate le elevate tutele ambientali dell'UE.

Emendamento 324
Katri Kulmuni

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) "carburanti ammissibili": tutti i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 che rispettano i criteri stabiliti negli articoli 29 e 29 bis di tale direttiva e nei relativi atti delegati. Tali carburanti comprendono i carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali i biocarburanti, il biogas, i combustibili da biomassa, i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (RFNBO) o i carburanti derivanti da carbonio riciclato (RCF).

Or. en

Motivazione

Per i veicoli con motore a combustione interna alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili è necessaria una definizione chiara e rigorosa dei carburanti ammissibili. Il chiarimento permette di scongiurare interpretazioni selettive o restrittive del concetto di carburanti ammissibili, mantenendo nel contempo immutate le elevate tutele ambientali dell'UE.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis) Imprese di noleggio a breve termine: veicoli noleggiati a privati (principalmente a fini turistici) e ad aziende (logistica e mobilità), la cui durata di possesso è inferiore a un anno. Tale categoria è esclusa dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

Or. fr

Emendamento 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 ter) "sostegno finanziario": qualsiasi misura, di natura fiscale, finanziaria, normativa o parafiscale, adottata da un'autorità pubblica o su sua iniziativa, che riduce, direttamente o indirettamente, i costi associati all'acquisto, al leasing, alla locazione e al noleggio a breve e lungo termine, all'assicurazione e all'esercizio dei veicoli, nonché qualsiasi misura che riduca i costi di ricarica o rifornimento dei veicoli, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:
	i) vantaggi fiscali per le persone fisiche o i soggetti giuridici, quali esenzioni, riduzioni, deduzioni, sconti, crediti, rimborsi e differimenti, compresi quelli relativi alle accise sui carburanti;
	ii) norme di ammortamento favorevoli per i soggetti giuridici;
	iii) incentivi finanziari diretti concessi dalle autorità pubbliche, tra cui sovvenzioni, sussidi, premi, regimi di sostituzione e pagamenti di sostegno

operativo;

iv) vantaggi regolamentari o parafiscali, compresa la riduzione delle tasse e degli oneri di immatricolazione o l'esenzione dagli stessi;

v) riduzioni dei pedaggi, degli oneri connessi alla congestione del traffico, degli oneri per i costi esterni, degli oneri per l'infrastruttura e dei diritti di utenza quali definiti nella direttiva 1999/62/CE o esenzioni dagli stessi;

vi) condizioni di finanziamento vantaggiose, compresi prestiti agevolati, tassi di interesse inferiori a quelli di mercato sovvenzionati con fondi pubblici, garanzie pubbliche, sistemi di condivisione del rischio sostenuti dalle autorità pubbliche o meccanismi analoghi volti a migliorare l'accesso al capitale;

vii) qualsiasi altro vantaggio fiscale, finanziario o parafiscale con effetto equivalente, indipendentemente dalla forma od origine o dal trattamento contabile.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 ter) "Prodotto nell'Unione europea": un prodotto o un componente è considerato originario dell'Unione solo se soddisfa cumulativamente le due condizioni seguenti:
	a) ha subito l'ultima trasformazione sostanziale nell'Unione ai sensi dell'articolo 60 del regolamento (UE)

n. 952/2013;

b) il valore aggiunto dell'Unione rappresenta almeno il 60 % del prezzo franco fabbrica, calcolato conformemente alla definizione di cui all'articolo 3, punto 42, del presente regolamento.

Le operazioni che consistono in una trasformazione minore ai sensi dell'articolo 3, punto 44, non sono sufficienti a conferire l'origine dell'Unione a norma del presente regolamento, indipendentemente dal loro contributo al valore aggiunto dell'Unione. In via eccezionale, e fatto salvo il carattere restrittivo della definizione di cui al paragrafo , i prodotti, i componenti e le materie prime originari dei paesi e territori d'oltremare collegati a uno Stato membro, ai sensi dell'allegato II del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e della decisione (UE) 2021/1764 del Consiglio relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare all'Unione europea, sono assimilati a un contenuto di origine dell'UE.

Or. fr

Emendamento 328
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 ter) "ricarica bidirezionale": un'operazione di ricarica intelligente nel cui ambito la direzione del flusso di energia elettrica può essere invertita, facendo sì che l'energia elettrica fluisca dalla batteria al punto di ricarica al quale è collegata;

Or. en

Motivazione

A fini di coerenza con le definizioni di cui al regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) e alla direttiva sulle energie rinnovabili (RED).

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

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	"sostegno finanziario": sovvenzioni dirette, premi, aiuti, prestiti agevolati, incentivi all'acquisto o al leasing finanziati dallo Stato, nonché agevolazioni fiscali speciali concesse specificatamente per promuovere determinate tecnologie dei veicoli. Non rientrano nel sostegno finanziario la normale determinazione dei profitti ai fini fiscali, l'ammortamento ordinario dei beni aziendali, la deduzione delle spese operative, le spese connesse al leasing, i costi di locazione, i costi relativi a manutenzione, riparazione, assicurazione, combustibili o energia, nonché altre norme fiscali generali che si applicano indipendentemente dall'esistenza di un intento mirato di sostegno tecnologico.

Or. de

Motivazione

La nozione di "sostegno finanziario" deve essere chiaramente distinta dal normale trattamento fiscale. La detrazione per ammortamento, le spese operative, le spese connesse al leasing, la manutenzione, l'assicurazione e i costi del combustibile non devono essere considerati come forme di sostegno non consentite. Inoltre, l'articolo 4 non può essere applicato prima dei valori obiettivi stessi. I criteri fondamentali di politica industriale non devono essere stabiliti esclusivamente mediante atti delegati.

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

Proposta di regolamento
Articolo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 3	***soppresso***
Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni	
1. Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero	

emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 3	***soppresso***
Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni	
1. Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi	

minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.

2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:

a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. en

Emendamento 332
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Articolo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 3	***soppresso***
Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni	
1. Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno	

civile;

c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. en

Motivazione

Il regolamento non dovrebbe prevedere obiettivi obbligatori per gli Stati membri.

Emendamento 333
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 3 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Obiettivi per la quota di veicoli ***aziendali a zero e a basse emissioni***	Obiettivi per la quota di veicoli ***che utilizzano energia rinnovabile (veicoli elettrici a batteria, veicoli ibridi ricaricabili, veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile e veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili***

Or. en

Emendamento 334
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 3 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero ***e a basse*** emissioni	Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero emissioni

Or. en

Emendamento 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 3 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero ***e a basse*** emissioni	Obiettivi per la quota di veicoli aziendali a zero emissioni

Or. en

Emendamento 336
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	***soppresso***
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	***soppresso***
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	

Or. en

Emendamento 338
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri ***provvedono affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030***:	1. ***In linea con gli obiettivi della presente direttiva,*** gli Stati membri ***adottano misure proporzionate, in particolare misure abilitanti e di sostegno, tra cui la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento, il potenziamento della rete e strumenti di***

	sostegno finanziario coerenti, ed escludono l'imposizione di obblighi vincolanti di acquisto a carico delle singole imprese, al fine di sostenere:

Or. en

Motivazione

L'emendamento preserva la struttura della proposta della Commissione chiarendo nel contempo che gli obiettivi nazionali dovrebbero essere punti di riferimento indicativi destinati a orientare le misure abilitanti e di sostegno adottate dagli Stati membri, non obblighi vincolanti che potrebbero tradursi in obblighi di acquisto, diretti o indiretti. La direttiva dovrebbe dare priorità alle condizioni abilitanti, comprese le infrastrutture e il sostegno finanziario, ed escludere l'imposizione di obblighi a livello delle imprese.

Emendamento 339
Daniel Buda

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri ***provvedono*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	1. Gli Stati membri ***si adoperano*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:

Or. en

Emendamento 340
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri ***provvedono*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	1. Gli Stati membri ***si adoperano*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:

Or. en

Emendamento 341

Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri ***provvedono*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	1. Gli Stati membri ***dovrebbero adoperarsi*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:

Or. en

Motivazione

I dati dimostrano che sono stati gli incentivi e gli investimenti nelle infrastrutture, e non gli obiettivi, a stimolare gli Stati membri dell'UE che registrano la più rapida diffusione dei veicoli aziendali elettrici. La presente proposta dovrebbe pertanto stabilire obiettivi indicativi, incoraggiando nel contempo gli Stati membri a elaborare misure tese a promuovere la diffusione dei veicoli aziendali elettrici e la diffusione dei veicoli elettrici più in generale.

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Gli Stati membri ***provvedono*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:	1. Gli Stati membri ***possono provvedere*** affinché, a decorrere dal 1º gennaio 2030:

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	***soppresso***

Or. en

Emendamento 344
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	***soppresso***

Or. en

Emendamento 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture	***soppresso***

e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;

Or. en

Emendamento 346
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile ***sia almeno pari agli*** obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile ***aumenti progressivamente, assumendo come riferimento indicativo gli obiettivi combinati*** per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato***, compresi i veicoli che utilizzano carburanti a basse emissioni di carbonio, ossia i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 che rispettano i criteri stabiliti negli articoli 29, 29 bis e 31 di tale direttiva e nei relativi atti delegati***;

Or. en

Motivazione

L'emendamento preserva la struttura della proposta della Commissione chiarendo nel contempo che gli obiettivi nazionali dovrebbero essere punti di riferimento indicativi destinati a orientare le misure abilitanti e di sostegno adottate dagli Stati membri, non obblighi vincolanti che potrebbero tradursi in obblighi di acquisto, diretti o indiretti. La direttiva dovrebbe dare priorità alle condizioni abilitanti, comprese le infrastrutture e il sostegno finanziario, ed escludere l'imposizione di obblighi a livello delle imprese.

Emendamento 347
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati ***non vincolanti*** per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;

Or. en

Motivazione

I dati dimostrano che sono stati gli incentivi e gli investimenti nelle infrastrutture, e non gli obiettivi, a stimolare gli Stati membri dell'UE che registrano la più rapida diffusione dei veicoli aziendali elettrici. La presente proposta dovrebbe pertanto stabilire obiettivi indicativi, incoraggiando nel contempo gli Stati membri a elaborare misure tese a promuovere la diffusione dei veicoli aziendali elettrici e la diffusione dei veicoli elettrici più in generale.

Emendamento 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota ***combinata*** di autovetture ***e furgoni*** a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui ***alle tabelle*** 1 ***e 2*** dell'allegato;	a) la quota di autovetture a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui ***alla tabella 1*** dell'allegato;

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture ***e furgoni*** a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	a) la quota combinata di autovetture a zero e a basse emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero e a basse emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;

Or. fr

Emendamento 350
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero ***e a basse*** emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero ***e a basse*** emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;	a) la quota combinata di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi combinati per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato;

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 353
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile ***sia almeno pari agli*** obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile ***aumenti progressivamente, assumendo come riferimento indicativo gli*** obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.

Or. en

Motivazione

L'emendamento preserva la struttura della proposta della Commissione chiarendo nel contempo che gli obiettivi nazionali dovrebbero essere punti di riferimento indicativi destinati a orientare le misure abilitanti e di sostegno adottate dagli Stati membri, non obblighi vincolanti che potrebbero tradursi in obblighi di acquisto, diretti o indiretti. La direttiva dovrebbe dare priorità alle condizioni abilitanti, comprese le infrastrutture e il sostegno finanziario, ed escludere l'imposizione di obblighi a livello delle imprese.

Emendamento 354
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi ***non vincolanti*** per i veicoli a zero emissioni di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.

Or. en

Motivazione

I dati dimostrano che sono stati gli incentivi e gli investimenti nelle infrastrutture, e non gli obiettivi, a stimolare gli Stati membri dell'UE che registrano la più rapida diffusione dei veicoli aziendali elettrici. La presente proposta dovrebbe pertanto stabilire obiettivi indicativi, incoraggiando nel contempo gli Stati membri a elaborare misure tese a promuovere la diffusione dei veicoli aziendali elettrici e la diffusione dei veicoli elettrici più in generale.

Emendamento 355
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi ***minimi per i veicoli a zero emissioni*** di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.	b) la quota di autovetture e furgoni a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato.

Or. en

Emendamento 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) la quota di autovetture ***e furgoni*** a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui ***alle tabelle*** 1 ***e 2*** dell'allegato.	b) la quota di autovetture a zero emissioni rispetto al numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel loro territorio in ogni anno civile sia almeno pari agli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni di cui ***alla tabella*** 1 dell'allegato.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. I valori obiettivo di cui al presente regolamento non si applicano fintantoché la Commissione non avrà presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una valutazione completa che comprenda tutti i punti seguenti:
	a) una metodologia relativa all'intero ciclo di vita a norma dell'articolo 7 bis del regolamento (UE) 2019/631 e la relativa applicazione a tutte le categorie di veicoli contemplate dal presente regolamento;
	b) una valutazione d'impatto aggiornata sugli effetti prodotti sulle imprese, sui costruttori di automobili, sui fornitori, sull'occupazione, sui prezzi dei veicoli, sui canoni di leasing, sui valori residui, sui mercati dei veicoli usati, sui contribuenti e sui consumatori;
	c) una valutazione dell'infrastruttura di rete e di ricarica, compresi le connessioni alla rete, la ricarica presso i depositi, la disponibilità di ricarica rapida, i prezzi dell'energia elettrica, la gestione del carico e le differenze regionali;
	d) una valutazione della disponibilità di veicoli adeguati per diversi profili operativi aziendali, in particolare furgoni, flotte di servizio, edilizia, artigianato, zone rurali, servizio a turni, trasporto con rimorchio, veicoli refrigerati, servizi di sicurezza e servizi di emergenza;
	e) una valutazione delle dipendenze dalle materie prime, dalle batterie e dalla catena di approvvigionamento, in particolare per le materie prime critiche, le celle di batterie, i materiali catodici e anodici, le capacità di trasformazione e il

riciclaggio;

f) una valutazione del contributo concreto, aggiuntivo e misurabile del presente regolamento alla riduzione delle emissioni globali e all'andamento della temperatura globale;

g) una valutazione delle alternative meno invasive e aperte alla tecnologia. I valori obiettivo possono essere applicati solo dopo che la Commissione, sulla base della valutazione di cui al primo comma, ha presentato una proposta legislativa volta ad attivare i valori obiettivo e quest'ultima è stata adottata secondo la procedura legislativa ordinaria.

Tale proposta legislativa può essere presentata solo se la Commissione dimostra che i valori obiettivo sono idonei, necessari, adeguati, aperti alla tecnologia, economicamente sostenibili e compatibili con la competitività industriale dell'Unione.

Or. de

Motivazione

Questo è il meccanismo centrale di sospensione dei termini. I valori obiettivo non devono essere applicati automaticamente. Solo dopo che la Commissione avrà fornito tutte le prove necessarie e l'attivazione sarà stata decisa nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, i valori obiettivo potranno essere applicati.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Gli Stati membri possono adeguare le modalità di attuazione degli obiettivi nazionali al fine di tenere conto delle specificità economiche e industriali

nazionali, nonché dell'applicazione pratica degli obiettivi europei. L'assenza di sanzioni pecuniarie automatiche non esonera gli Stati membri dall'obbligo di attuare politiche che consentano di progredire verso il raggiungimento degli obiettivi fissati dal regolamento.

Or. fr

Emendamento 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. L'applicazione degli obiettivi nazionali è condizionata dal costo medio dell'energia elettrica per le imprese al di sotto di una soglia competitiva rispetto alla media del decennio precedente. In caso di crisi energetica o di aumento sproporzionato delle tariffe dell'energia elettrica dovuto alle norme del mercato europeo dell'energia, gli obiettivi annuali sono sospesi di diritto per l'anno civile in questione.

Or. fr

Emendamento 360
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Gli Stati membri composti interamente da isole o che comprendono regioni insulari ai sensi dell'articolo 174 TFUE possono applicare un meccanismo di flessibilità temporanea per il

conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 1 qualora vincoli oggettivi legati alla capacità di rete, alla realizzazione dell'infrastruttura o alle dimensioni del mercato incidano in modo significativo sulla diffusione dei veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 361
Daniel Buda

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Il conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 1 è perseguito mediante un approccio graduale e tecnologicamente neutro, tenendo debitamente conto delle specificità nazionali, delle realtà economiche, della preparazione delle infrastrutture e degli sviluppi del mercato. Gli Stati membri dovrebbero mantenere una sufficiente flessibilità nel determinare il percorso più appropriato verso il conseguimento di tali obiettivi.

Or. en

Emendamento 362
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. Ai fini del conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono contabilizzare fino a un massimo di 10 punti percentuali degli

obiettivi relativi alla quota di autovetture e furgoni a zero emissioni a fronte di un sostegno verificabile per l'acquisto e il leasing di biciclette aziendali, comprese biciclette elettriche e biciclette da trasporto.

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 ter. Gli obiettivi di cui al paragrafo 1 sono sospesi di diritto in qualsiasi Stato membro in cui la realizzazione delle infrastrutture di ricarica rapida, come previsto dal regolamento (UE) 2023/1804, registri un ritardo superiore al 15 % rispetto ai percorsi nazionali. Non è possibile applicare alcuna sanzione, restrizione o onere amministrativo alle imprese fintantoché la rete pubblica di infrastrutture non sarà pienamente operativa.

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	***soppresso***
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	

Or. en

Emendamento 365
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	***soppresso***
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	

Or. en

Motivazione

Il paragrafo 2 dovrebbe essere soppresso in quanto la relativa metodologia di calcolo della conformità presuppone obiettivi nazionali vincolanti e non è compatibile con l'approccio basato su valori di riferimento indicativi introdotto dalla presente modifica.

Emendamento 366
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	***soppresso***
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	

Or. en

Emendamento 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, ***e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato,*** si applicano le norme seguenti:	2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, ***si applicano*** le norme seguenti:	2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, ***possono applicarsi*** le norme seguenti:

Or. en

Emendamento 369
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:

Or. en

Emendamento 370
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	2. Ai fini del monitoraggio della diffusione dei veicoli a zero emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:

Or. en

Emendamento 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Ai fini del monitoraggio della	2. Ai fini del monitoraggio della

diffusione dei veicoli a zero ***e a basse*** emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:	diffusione dei veicoli a zero emissioni all'interno dell'Unione e del calcolo della conformità rispetto agli obiettivi nazionali per le autovetture, di cui alla tabella 1 dell'allegato, e per i furgoni, di cui alla tabella 2 dell'allegato, si applicano le norme seguenti:

Or. en

Emendamento 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	***soppresso***

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale	***soppresso***

combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. en

Emendamento 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti***,*** ***rispettivamente,*** ad autovetture ***e furgoni*** immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti ad autovetture immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni ***è*** costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni ***può essere*** costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture ***e furgoni*** immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero e a basse emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. fr

Emendamento 377
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero ***e a basse*** emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	a) il numeratore degli obiettivi per le quote combinate di veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale combinato di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	***soppresso***

Or. en

Emendamento 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti***,*** ***rispettivamente,*** ad autovetture ***e furgoni*** immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni è costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti ad autovetture immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni ***è*** costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;	b) il numeratore degli obiettivi minimi per i veicoli a zero emissioni ***può essere*** costituito dal numero totale di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro nel corso di ogni anno civile;

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
c) il denominatore ***di entrambi gli*** obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	c) il denominatore ***degli*** obiettivi ***minimi per i veicoli a zero emissioni*** è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. en

Emendamento 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti***, rispettivamente,*** ad autovetture ***e furgoni*** immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti ad autovetture immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi ***è*** costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	c) il denominatore di entrambi gli obiettivi ***può essere*** costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture e furgoni immatricolati da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione	*Emendamento*
c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture ***e furgoni immatricolati*** da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.	c) il denominatore di entrambi gli obiettivi è costituito dal numero totale di veicoli aziendali nuovi corrispondenti, rispettivamente, ad autovetture ***immatricolate*** da grandi imprese nello Stato membro durante lo stesso anno civile.

Or. fr

Emendamento 387
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Ai fini della decarbonizzazione delle flotte di microimprese e PMI, entro il 30 giugno 2027 la Commissione istituisce un fondo di rotazione per i veicoli a zero emissioni ("Fondo").
	Il Fondo concede prestiti senza interessi alle PMI e alle microimprese ammissibili per l'acquisto, il leasing o l'acquisto a riscatto di autovetture e furgoni aziendali a zero emissioni nuovi.
	Il meccanismo di rimborso è collegato ai risparmi sui costi del carburante verificati derivanti dalla sostituzione di un veicolo convenzionale con un veicolo a zero emissioni della stessa classe. La Commissione può altresì prevedere una sovvenzione al rimborso a favore delle PMI o delle microimprese operanti in settori caratterizzati da percorrenze variabili o imprevedibili.
	Il Fondo è amministrato in cooperazione con la Banca europea per gli investimenti (BEI). Gli Stati membri possono integrare il Fondo con risorse nazionali. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'istituzione e al funzionamento del Fondo.

Or. en

Emendamento 388
Rosa Serrano Sierra

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Qualora sia dimostrato che specifici nodi di trasporto, tra cui gli

aeroporti, richiedono infrastrutture di ricarica e capacità di rete supplementari per favorire il conseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo 1, gli Stati membri dovrebbero adottare le misure necessarie per agevolare la fornitura di tali infrastrutture e capacità, in linea con il regolamento (UE) 2023/1804 e la pianificazione della rete nazionale. Ove debitamente giustificato, gli Stati membri possono adeguare l'applicazione effettiva di tali obiettivi per tenere conto dei tempi di realizzazione delle infrastrutture necessarie.

Or. en

Emendamento 389
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Gli obiettivi nazionali di cui all'allegato I tengono conto dei diversi livelli di maturità del mercato, preparazione dell'infrastruttura di ricarica, composizione delle flotte, caratteristiche geografiche e capacità economica degli Stati membri. Gli Stati membri che si trovano ad affrontare limitazioni strutturali del mercato, compresi i mercati di piccole dimensioni o periferici con una limitata diversificazione delle flotte, possono applicare un meccanismo di flessibilità che consenta adeguamenti temporanei delle traiettorie annuali di conformità, a condizione che dimostrino progressi costanti verso il conseguimento degli obiettivi generali del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Gli obiettivi attualmente proposti sono eccessivamente ambiziosi per i mercati di minori dimensioni in cui la diffusione dei veicoli elettrici continua ad essere ostacolata da limitazioni dell'offerta, da difficoltà connesse alla realizzazione delle infrastrutture e da problemi di accessibilità economica. È necessario un approccio differenziato per garantire la proporzionalità e un'attuazione realistica in tutta l'Unione.

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. In deroga al paragrafo 1, gli obiettivi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato sono indicativi per lo Stato membro che dimostri alla Commissione di essere sulla buona strada per conseguire il proprio obiettivo specifico per paese per il 2030 quale stabilito dal regolamento (UE) 2018/842, sulla base delle sole misure esistenti (scenario con misure esistenti), senza la necessità di misure aggiuntive (scenario con misure aggiuntive).

Or. en

Motivazione

Il regolamento dovrebbe consentire agli Stati membri di evitare obiettivi espliciti per le flotte aziendali se dispongono di politiche coerenti con gli obiettivi climatici dell'UE e conseguono riduzioni delle emissioni equivalenti o maggiori.

Pertanto, gli obiettivi di cui all'allegato dovrebbero essere indicativi per gli Stati membri che possono dimostrare di essere sulla buona strada per adempiere i loro obblighi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra a norma del regolamento (UE) 2018/842 attraverso misure esistenti, senza la necessità di misure aggiuntive.

Emendamento 391
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Le imprese mantengono piena flessibilità nel determinare gli strumenti da utilizzare per conseguire la conformità, compresi il rinnovo dei veicoli, l'ottimizzazione operativa, l'elettrificazione delle flotte e l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, in linea con la direttiva sulle energie rinnovabili (2009/28/CE).

Or. de

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Le imprese mantengono piena flessibilità nel determinare gli strumenti da utilizzare per conseguire la conformità, compresi il rinnovo dei veicoli, l'ottimizzazione operativa, l'elettrificazione delle flotte e l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, in linea con la direttiva sulle energie rinnovabili (2009/28/CE).

Or. de

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 ter. In deroga al paragrafo 1, gli obiettivi di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato sono indicativi per lo Stato membro che dimostri alla Commissione che le misure già adottate a livello nazionale sono destinate, secondo le attese, a conseguire una quota di immatricolazioni nuove di veicoli a zero e a basse emissioni tale da determinare emissioni di CO_2 pari o inferiori a quelle derivanti dal rispetto dell'obiettivo nazionale relativo alle flotte aziendali.
	Lo Stato membro presenta gli elementi di prova nel piano nazionale di cui all'articolo 6, primo comma, del presente regolamento.
	Se la Commissione conclude che l'impatto di tali misure determina emissioni di CO2 uguali o inferiori rispetto agli obiettivi di cui all'allegato, gli obiettivi sono considerati indicativi per tale Stato membro.

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri dovrebbero poter derogare agli obiettivi vincolanti relativi alle flotte aziendali nel caso in cui abbiano attuato politiche alternative che sostengono la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni (indipendentemente dalla proprietà dei veicoli) e sono coerenti con gli obiettivi climatici dell'UE. Tale deroga è possibile nel caso in cui la Commissione stabilisca che tali politiche nazionali conseguono emissioni di CO_2 da autovetture e veicoli commerciali leggeri pari o inferiori alle emissioni che deriverebbero dal conseguimento degli obiettivi di cui all'allegato.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 3 bis
	Piani nazionali volti a sostenere la diffusione della quota di veicoli aziendali a zero e a basse emissioni
	1. Gli Stati membri elaborano piani nazionali volti a sostenere la diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili nel parco di autovetture e furgoni aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese in ciascuno Stato membro.
	2. I piani nazionali stabiliscono misure, politiche e incentivi nazionali finalizzati al conseguimento di tale obiettivo. Gli Stati membri predispongono i piani nazionali tenendo conto delle condizioni del mercato nazionale, della preparazione delle infrastrutture, della neutralità tecnologica, della disponibilità di tecnologie adeguate e delle realtà operative cui devono far fronte le diverse categorie di operatori di flotte aziendali. Gli Stati membri provvedono affinché tali misure siano proporzionate ed evitano di creare oneri amministrativi, finanziari o operativi non necessari.
	3. I piani nazionali includono almeno:
	a) una valutazione delle condizioni del mercato nazionale e della preparazione delle infrastrutture;
	b) le misure, le politiche e gli incentivi nazionali previsti per sostenere la diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni nel contesto delle flotte aziendali;
	c) un calendario indicativo per l'attuazione di tali misure;
	d) le procedure per monitorare e valutare l'efficacia delle misure adottate.
	4. I piani nazionali possono includere, se del caso:
	a) incentivi fiscali;

b) incentivi relativi ai pedaggi stradali;

c) misure di sostegno conformi alle norme applicabili in materia di aiuti di Stato;

d) misure di agevolazione dell'accesso a infrastrutture di ricarica e rifornimento adeguate, accessibili e a prezzi abbordabili;

e) misure a sostegno della preparazione della rete;

f) misure di agevolazione dell'accesso ai finanziamenti.

Or. en

Emendamento 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 3 bis
	Obiettivi per i cicli convenzionali ed elettrici a pedalata assistita
	1. Oltre agli obiettivi di cui all'articolo 3, gli Stati membri provvedono affinché:
	a) entro il 1º gennaio 2030, le grandi imprese acquisiscano, acquistino, prendano in leasing, noleggino o mettano altrimenti a disposizione per l'uso un numero di cicli convenzionali o elettrici a pedalata assistita nuovi equivalente ad almeno il 30 % del numero totale di dipendenti dell'impresa;
	b) entro il 1º gennaio 2035, le grandi imprese acquisiscano, acquistino, prendano in leasing, noleggino o mettano altrimenti a disposizione per l'uso un numero di cicli convenzionali o elettrici a pedalata assistita nuovi equivalente ad almeno il 50 % del numero totale di dipendenti dell'impresa;

2. Ai fini del paragrafo 1, il numero totale di dipendenti è calcolato sulla base del numero medio di dipendenti dell'impresa nel corso dell'anno civile precedente.

3. I cicli di cui al paragrafo 1 possono essere costituiti da cicli convenzionali o da cicli elettrici a pedalata assistita.

4. I cicli di cui al paragrafo 1 sono messi a disposizione:

a) dei dipendenti per il pendolarismo o gli spostamenti di lavoro;

o b) per le operazioni di trasporto merci, logistica, consegna o servizio dell'impresa.

5. Per ogni anno civile, gli Stati membri registrano le informazioni relative a ciascun ciclo convenzionale o ciclo elettrico a pedalata assistita nuovo. Tali informazioni sono fornite alla Commissione europea e rese pubbliche.

Or. en

Emendamento 396
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 3 bis
	Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, ciascuno Stato membro elabora e comunica alla Commissione una strategia nazionale che definisce le misure previste per promuovere e incoraggiare l'adozione nelle flotte aziendali di veicoli a zero emissioni.
	La strategia nazionale può comprendere, tra l'altro:
	a) sgravi fiscali e misure di sostegno di

natura fiscale;

b) regimi a sostegno dell'acquisto e del leasing dei veicoli ammissibili;

c) misure relative alla realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento;

d) iniziative volte a ridurre gli oneri amministrativi;

e) un sostegno mirato alle piccole e medie imprese;

f) campagne di sensibilizzazione e di divulgazione delle informazioni pertinenti;

g) misure volte a migliorare l'accesso ai finanziamenti e agli strumenti finanziari.

Gli Stati membri mantengono piena discrezionalità nel determinare la tipologia, la portata e la combinazione delle misure da includere nella propria strategia nazionale, tenendo conto del proprio contesto nazionale specifico e delle condizioni di mercato vigenti.

Ogni due anni, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sui progressi compiuti che illustra il grado di attuazione delle misure e i risultati conseguiti. La Commissione pubblica una relazione consolidata che mette in evidenza le buone pratiche e si basa sull'esperienza acquisita negli Stati membri.

Or. en

Emendamento 397
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 3 bis
	Misura di salvaguardia volta a garantire

	la prontezza dell'infrastruttura
	A condizione che gli obiettivi vincolanti relativi alla flotta previsti dal presente regolamento siano mantenuti, tali obiettivi si applicano ai gestori di flotte registrati in uno Stato membro solo se tale Stato membro ha dimostrato di aver conseguito almeno il 90 % dei suoi obiettivi nazionali vincolanti e di aver soddisfatto le prescrizioni per la realizzazione dell'infrastruttura a norma del regolamento (UE) 2023/1804. La Commissione pubblica ogni anno una valutazione del grado di conseguimento degli obiettivi e di soddisfacimento delle prescrizioni di cui al comma 1 da parte dei singoli Stati membri.

Or. de

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

Proposta di regolamento
Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 3 bis
	A condizione che gli obiettivi vincolanti relativi alla flotta previsti dal presente regolamento siano mantenuti, tali obiettivi si applicano ai gestori di flotte registrati in uno Stato membro solo se tale Stato membro ha dimostrato di aver conseguito almeno il 90 % dei suoi obiettivi nazionali vincolanti e di aver soddisfatto le prescrizioni per la realizzazione dell'infrastruttura a norma del regolamento (UE) 2023/1804. La Commissione pubblica ogni anno una valutazione del grado di conseguimento degli obiettivi e di soddisfacimento delle prescrizioni di cui al comma 1 da parte dei singoli Stati membri.

Or. de

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

Proposta di regolamento
Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	

Or. en

Emendamento 400
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	

Or. en

Motivazione

La disposizione solleva gravi problemi di sussidiarietà. Le decisioni inerenti ai regimi nazionali di sostegno finanziario

a favore delle autovetture e dei furgoni aziendali sono di competenza degli Stati membri. Prescrivendo le

condizioni alle quali tale sostegno può essere concesso, l'articolo interferisce indebitamente con le politiche nazionali

in materia fiscale e di incentivi. Pertanto l'articolo dovrebbe essere soppresso.

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

Proposta di regolamento
Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	

Or. en

Emendamento 402
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	

Or. en

Motivazione

Le disposizioni proposte all'articolo 4 sul sostegno finanziario interferiscono con le politiche fiscali nazionali in materia di tassazione e sollevano quindi serie preoccupazioni sotto il profilo della sussidiarietà.

Emendamento 403
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*

Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	

Or. en

Motivazione

L'articolo 4 dovrebbe essere soppresso in quanto il trattamento fiscale e la tassazione dei veicoli non dovrebbero essere disciplinati dal presente quadro. Pur potendo stabilire obiettivi indicativi e misure di sostegno, la direttiva non è lo strumento adatto per introdurre penalizzazioni di carattere fiscale o limitare i regimi nazionali di sostegno. La tassazione e gli incentivi fiscali dovrebbero continuare a essere disciplinati nell'ambito dei pertinenti quadri di politica fiscale nazionali e dell'Unione.

Emendamento 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

Proposta di regolamento

Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	

Or. en

Emendamento 405
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 4	***soppresso***
Sostegno finanziario per i veicoli aziendali	

A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.

Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	***soppresso***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 410
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il	A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il

noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni. ***A titolo di deroga, uno Stato membro può mantenere i regimi di sostegno finanziario esistenti per un periodo massimo di 24 mesi qualora l'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico realizzata sul suo territorio non raggiunga gli obiettivi di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) 2023/1804.*** ***Lo Stato membro notifica alla Commissione, al più tardi tre mesi prima della data di applicazione dell'obbligo di cui al presente comma, i motivi che giustificano la deroga e le misure previste per ovviare alla carenza in questione.*** ***La Commissione può formulare una raccomandazione allo Stato membro interessato. Qualora la carenza persista, la deroga può essere rinnovata una volta, sulla base di una nuova notifica, per un ulteriore periodo massimo di 24 mesi.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, ***paragrafo 1***, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.	A decorrere da due anni prima della data ***in cui i valori obiettivo*** di cui all'articolo 3 ***sono effettivamente applicati e solo a condizione che siano soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 3***, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero o a basse emissioni.

Or. de

Motivazione

La nozione di "sostegno finanziario" deve essere chiaramente distinta dal normale trattamento fiscale. La detrazione per ammortamento, le spese operative, le spese connesse al leasing, la manutenzione, l'assicurazione e i costi del carburante non devono essere considerati come forme di sostegno non consentite. Inoltre, l'articolo 4 non può essere applicato prima dei valori obiettivi stessi. I criteri fondamentali di politica industriale non devono essere stabiliti esclusivamente mediante atti delegati.

Emendamento 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero ***o a basse*** emissioni.	A decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri non forniscono alcun sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto***, l'assicurazione, la ricarica*** o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali che non siano veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 414
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
A decorrere ***da due anni prima della*** data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri ***non*** forniscono ***alcun*** sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali ***che non siano*** veicoli a zero ***o a basse*** emissioni.	A decorrere ***dalla*** data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'esercizio di autovetture e furgoni aziendali ***soltanto se tali*** veicoli ***sono*** a zero emissioni.

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri sono incoraggiati a istituire misure transitorie prima del 2030 per facilitare il passaggio alla completa cessazione, nel 2030, del sostegno ai veicoli a combustibili fossili.

Emendamento 415
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	I regimi di sostegno finanziario e i meccanismi di incentivazione istituiti a norma del presente regolamento dovrebbero preservare la neutralità fiscale, ridurre al minimo gli oneri amministrativi ed evitare che le piccole e medie imprese subiscano un impatto sproporzionato. Gli Stati membri dovrebbero mantenere una sufficiente flessibilità nella definizione degli incentivi fiscali in funzione delle capacità di bilancio e dei sistemi di tassazione nazionali.

Or. en

Motivazione

Aspettative uniformi sul piano fiscale possono creare oneri di bilancio significativi per le economie più piccole caratterizzate da una ridotta flessibilità di bilancio. Le autorità nazionali devono mantenere il margine di discrezionalità necessario per adattare le misure di sostegno alla realtà economica nazionale.

Emendamento 416
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*

Entro il 1º gennaio 2027 gli Stati membri eliminano gradualmente le esenzioni fiscali, i vantaggi fiscali e i sussidi pubblici a favore dei veicoli aziendali alimentati in tutto o in parte con combustibili fossili e promuovono la disponibilità di informazioni attendibili e trasparenti sullo stato di salute delle batterie dei veicoli a zero emissioni usati.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	L'articolo 4 non si applica fintantoché è sospesa l'applicazione dei valori obiettivo di cui all'articolo 3.

Or. de

Motivazione

Le restrizioni in materia di sostegno non devono essere applicate fintantoché i valori obiettivo effettivi non siano stati attivati.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo	***soppresso***

1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Emendamento 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per ***la diffusione*** di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per ***l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto, l'assicurazione, la ricarica o l'esercizio*** di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti

nell'Unione europea".

Un veicolo è considerato "prodotto nell'Unione europea" se:

a) il veicolo è assemblato nell'Unione;

b) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %;

c) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione;

d) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno cinque principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, il materiale catodico attivo e il sistema di gestione, originari dell'Unione;

e) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del gruppo propulsore elettrico originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del gruppo propulsore elettrico è pari o superiore al 50 %;

f) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei principali sistemi elettronici originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i principali sistemi elettronici è pari o superiore al 50 %.

I requisiti di cui alle lettere d), e) e f) si applicano a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a tre anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

L'origine dei prodotti e dei componenti è determinata conformemente al regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture ***e furgoni*** aziendali soltanto se tali autovetture ***e furgoni*** sono "***prodotti*** nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture aziendali soltanto se tali autovetture sono "***prodotte*** nell'Unione europea". ***Un prodotto o un componente è considerato "prodotto nell'Unione europea" solo se soddisfa cumulativamente le due condizioni seguenti:*** ***a) ha subito l'ultima trasformazione sostanziale nell'Unione ai sensi dell'articolo 60 del regolamento (UE) n. 952/2013;*** ***b) il valore aggiunto dell'Unione rappresenta almeno il 60 % del prezzo franco fabbrica, calcolato conformemente alla definizione di cui all'articolo 3, punto 42, del presente regolamento.*** ***Le operazioni che consistono in una trasformazione minore ai sensi dell'articolo 3, punto 44, non sono sufficienti a conferire l'origine dell'Unione a norma del presente regolamento, indipendentemente dal loro contributo al valore aggiunto dell'Unione. In via eccezionale, e fatto salvo il carattere restrittivo della definizione di cui al paragrafo , i prodotti, i componenti e le materie prime originari dei paesi e territori d'oltremare collegati a uno Stato membro, ai sensi dell'allegato II del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e della decisione (UE) 2021/1764 del Consiglio relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare all'Unione europea, sono assimilati a un contenuto di***

origine dell'UE.

Or. fr

Emendamento 422
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3***, paragrafo 1***, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data ***in cui i valori obiettivo*** di cui all'articolo 3 ***siano effettivamente applicati e solo a condizione che siano soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 3***, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea". ***L'articolo 4 non si applica fintantoché è sospesa l'applicazione dei valori obiettivo di cui all'articolo 3.***

Or. de

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3***, paragrafo 1***, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e furgoni sono "prodotti nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data ***in cui i valori obiettivo*** di cui all'articolo 3 ***siano effettivamente applicati e solo a condizione che siano soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 3***, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali soltanto se tali autovetture e

	furgoni sono "prodotti nell'Unione europea". ***L'articolo 4 non si applica fintantoché è sospesa l'applicazione dei valori obiettivo di cui all'articolo 3.***

Or. de

Emendamento 424
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri ***forniscono*** sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali ***soltanto se tali*** autovetture e furgoni ***sono*** "prodotti nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri***, in sede di definizione dei regimi di*** sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali***, possono privilegiare le*** autovetture e ***i*** furgoni "prodotti nell'Unione europea"***, conformemente ai criteri che saranno stabiliti dalla Commissione a norma del terzo comma del presente articolo***.

Or. en

Emendamento 425
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere ***da due anni prima della*** data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali ***soltanto se tali autovetture e furgoni sono*** "prodotti nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere ***dalla*** data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri ***non*** forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture e furgoni aziendali ***a zero emissioni che non siano*** "prodotti nell'Unione europea"***, quali definiti nell'[allegato del regolamento***

sull'accelerazione industriale].

Or. en

Emendamento 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture ***e furgoni*** aziendali soltanto se tali autovetture ***e furgoni*** sono "***prodotti*** nell'Unione europea".	Fatti salvi gli articoli 107 e 108 del trattato, a decorrere da due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1, gli Stati membri forniscono sostegno finanziario per la diffusione di autovetture aziendali soltanto se tali autovetture sono "***prodotte*** nell'Unione europea".

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Nella misura in cui il presente regolamento preveda criteri in base ai quali un veicolo è considerato "prodotto nell'Unione europea", i criteri essenziali sono stabiliti nel presente regolamento stesso. La Commissione può integrare, mediante atti delegati, esclusivamente dettagli tecnici non essenziali.

Or. de

Motivazione

I criteri essenziali in materia di politica industriale devono essere definiti dal legislatore stesso e non possono essere trasferiti integralmente ad atti delegati.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Al fine di potenziare la dotazione di veicoli elettrici nelle flotte aziendali, i veicoli elettrici di piccole dimensioni "prodotti nell'Unione europea", secondo la definizione fornita, devono essere considerati una leva strategica, il che comporta l'adozione di una metodologia di calcolo differenziata. A tale riguardo, ogni nuovo veicolo a zero emissioni della categoria M_1, considerato un veicolo elettrico di piccole dimensioni ai sensi dell'allegato I, parte A, punto 2.4, del regolamento (UE) 2018/858 e prodotto nell'Unione europea, come sopra definito, sarà conteggiato come 1,5 veicoli elettrici nei calcoli effettuati dagli Stati membri della quota di veicoli a zero e a basse emissioni nelle loro flotte aziendali.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Emendamento 431
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una	***soppresso***

metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".

Or. en

Emendamento 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Emendamento 433
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	***soppresso***

Or. en

Emendamento 434
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	***Ai fini del presente comma, il criterio*** "prodotto nell'Unione europea" ***per la concessione del sostegno finanziario alla diffusione di autovetture e furgoni aziendali è conforme ai criteri seguenti:***
	a) il veicolo è assemblato nell'Unione;
	b) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %;
	c) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione;
	d) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno cinque principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, il materiale catodico attivo e il sistema di gestione, originari dell'Unione;
	e) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del gruppo propulsore elettrico originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del gruppo propulsore elettrico è pari o superiore al 50 %;
	f) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei principali sistemi elettronici originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i principali sistemi elettronici è pari o superiore al 50 %.

I requisiti di cui alle lettere d), e) e f) si applicano a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a tre anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

In deroga ai requisiti di cui sopra, i veicoli elettrici di piccole dimensioni della sottocategoria M1E, quali definiti nel regolamento (UE) 2018/858, devono soddisfare i requisiti relativi all'origine UE indicati di seguito:

1) il veicolo è assemblato nell'Unione;

2) uno dei due criteri seguenti:

a) il rapporto tra il prezzo totale franco fabbrica dei componenti del veicolo (esclusa la batteria del veicolo) originari dell'Unione e il prezzo totale franco fabbrica di tutti i componenti del veicolo (esclusa la batteria) è pari o superiore al 70 %; oppure

b) la batteria di trazione del veicolo contiene almeno tre principali componenti specifici delle batterie, tra cui le celle, originari dell'Unione.

Detto criterio "prodotto nell'Unione europea" è considerato equivalente al concetto di "originario dell'Unione" / "origine UE" di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) XX.../X... che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici.

Or. en

Emendamento 435
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di	Alla Commissione è conferito il potere di

adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".

adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea". ***Tali criteri comprendono almeno:***

a) il rispetto della normativa fiscale unionale e nazionale e l'assenza di pratiche di evasione fiscale o elusione fiscale aggressiva all'interno dell'Unione;

b) il rispetto delle norme applicabili in materia di lavoro e occupazione, comprese le prescrizioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro;

c) il rispetto dei diritti dei lavoratori, compresi la libertà di associazione e il diritto alla contrattazione collettiva, alla non discriminazione, alla parità di trattamento e alla parità di retribuzione;

d) il rispetto delle normative applicabili dell'Unione in materia ambientale;

e) l'attuazione di misure volte a ridurre le emissioni di gas a effetto serra, migliorare l'efficienza energetica e sostenere gli obiettivi dell'Unione in materia di neutralità climatica;

f) un uso dei materiali sostenibile ed efficiente sotto il profilo delle risorse, comprese misure volte a promuovere la circolarità, la riparabilità, il riutilizzo e il riciclaggio durante l'intero ciclo di vita del veicolo;

g) l'approvvigionamento responsabile delle materie prime e dei componenti, compreso il dovere di diligenza per quanto riguarda l'impatto sull'ambiente e sui diritti umani lungo l'intera catena di approvvigionamento;

h) il rispetto delle norme in materia di diritti umani riconosciute a livello internazionale e la prevenzione del lavoro forzato, del lavoro minorile e di altre forme di sfruttamento del lavoro nella

catena di approvvigionamento;

i) la trasparenza in merito alle prestazioni di sostenibilità e alle pratiche della catena di approvvigionamento;

j) il contributo a un'occupazione di alta qualità, allo sviluppo delle competenze e alla coesione sociale all'interno dell'Unione.

Or. en

Emendamento 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo una metodologia per la determinazione dei criteri in base ai quali un'autovettura o un furgone è considerato "prodotto nell'Unione europea".	***I criteri in base ai quali un veicolo può essere*** considerato "prodotto nell'Unione europea" ***sono stabiliti congiuntamente dal Parlamento europeo e dal Consiglio***. ***Essi prevedono l'obbligo di integrare a livello locale almeno il 60 % del valore della batteria e dei componenti elettronici ed escludono esplicitamente i costruttori provenienti da paesi terzi che beneficiano di sovvenzioni statali che distorcono il mercato interno.***

Or. fr

Emendamento 437
Pascal Canfin

Proposta di regolamento
Paragrafo 4 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Su richiesta di un costruttore di veicoli, tutti i PEV, gli OVC-HEV o gli FCV di tale costruttore possono essere considerati

conformi, per un periodo di dodici mesi, ai requisiti relativi all'origine UE se il costruttore dimostra che tutti i veicoli PEV, OVC-HEV o FCV conformi ai requisiti relativi all'origine UE assemblati da tale costruttore di veicoli nel periodo compreso tra il 1º gennaio e il 31 dicembre (incluso) dell'anno precedente rappresentano una percentuale pari o superiore all'85 % del numero totale di PEV, OVC-HEV o FCV dello stesso costruttore che sono stati immatricolati nell'Unione nello stesso periodo.

Or. en

Emendamento 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Paragrafo 4 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	In sede di definizione del sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto, l'assicurazione, la ricarica o l'esercizio di veicoli aziendali a zero emissioni, gli Stati membri incentivano, ove possibile, l'uso della ricarica intelligente e bidirezionale.

Or. en

Emendamento 439
Li Andersson

Proposta di regolamento
Paragrafo 4 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La Commissione incarica gli Stati membri di valutare e affrontare gli ostacoli normativi, fiscali e finanziari all'adozione

dei veicoli elettrici nel contesto delle flotte aziendali e pubblica le migliori pratiche di elettrificazione delle flotte.

Or. en

Emendamento 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Gli Stati membri provvedono inoltre affinché il sostegno finanziario sia reso accessibile per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto o l'assicurazione di cicli convenzionali ed elettrici a pedalata assistita.

Or. en

Emendamento 441
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Sostegno per la ricarica intelligente e bidirezionale
	1. Poiché la ricarica intelligente dei veicoli elettrici è fondamentale per favorire l'integrazione dell'energia elettrica pulita nel sistema, gli Stati membri aiutano e incoraggiano gli operatori di flotte ad adottare veicoli elettrici ed infrastrutture di ricarica degli stessi in grado di effettuare la ricarica intelligente e/o bidirezionale.

2. Per ridurre ulteriormente il costo totale di proprietà dei veicoli a zero emissioni, è promossa come modalità di ricarica predefinita la ricarica intelligente.

3. Per promuovere la diffusione della ricarica intelligente e bidirezionale tra le flotte aziendali, gli Stati membri aiutano e incoraggiano gli operatori di flotte a condurre un'analisi dei costi e dei benefici inerenti all'introduzione nella propria flotta di soluzioni di ricarica intelligente e bidirezionale. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero sostenere la ricarica intelligente e bidirezionale anche attraverso programmi di finanziamento dedicati.

4. La Commissione dovrebbe incoraggiare gli Stati membri a semplificare il più possibile il V2G per le imprese e a pubblicare le migliori pratiche di gestione amministrativa dei flussi finanziari connessi al V2G delle flotte.

5. Per accompagnare tale transizione e migliorare l'informazione dei consumatori, gli Stati membri mettono a disposizione delle imprese rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento consulenti informativi dedicati incaricati di illustrare i vantaggi delle tecnologie di ricarica intelligente e bidirezionale.

6. Le imprese che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento possono anch'esse beneficiare di tale servizio, su richiesta.

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Sostegno finanziario per un mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni competitivo ed economicamente accessibile
	1. A decorrere da ... [due anni prima della data di cui all'articolo 3, paragrafo 1] gli Stati membri adottano misure a sostegno dello sviluppo di un mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni competitivo ed economicamente accessibile, tra cui, se del caso:
	a) massimali più elevati per l'ammortamento fiscalmente deducibile e tempistiche per l'ammortamento accelerato per i veicoli a zero emissioni immessi sul mercato da grandi imprese nel loro territorio;
	b) incentivi, premi o regimi di sostegno mirati per l'ammodernamento dei veicoli ad alto chilometraggio e l'ammodernamento delle batterie, volti a migliorare l'accessibilità economica e l'accesso alla mobilità a zero emissioni per le famiglie e le comunità vulnerabili.
	2. Gli Stati membri provvedono affinché

le misure adottate a norma del presente articolo siano concepite e attuate in modo non discriminatorio per promuovere lo sviluppo di un mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni inclusivo e ben funzionante, accessibile a tutte le categorie di consumatori.

Or. en

Emendamento 443
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 ter
	Sostegno per il mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni
	1. Poiché il ricambio dei veicoli aziendali è più rapido rispetto a quello dei veicoli privati, il presente regolamento promuove anche la diffusione del mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni.
	2. A tale riguardo, la Commissione europea incoraggia gli Stati membri a mettere in atto misure nazionali e strumenti dedicati per sostenere gli acquirenti di veicoli usati.
	3. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere incoraggiati a mettere in atto programmi di leasing sociale destinati ai veicoli a zero emissioni usati. Pertinenti programmi di finanziamento europei o nazionali dovrebbero sostenere la diffusione del mercato dell'usato.
	4. La Commissione europea potrebbe inoltre promuovere la comunicazione standardizzata a livello europeo di determinati indicatori relativi ai veicoli di proprietà di operatori di flotte prima dell'immissione nel mercato dell'usato, quali ad esempio lo stato di salute delle

batterie.

5. Per monitorare i progressi compiuti nel conseguimento dell'obiettivo della disponibilità di veicoli a zero emissioni sul mercato dell'usato, la Commissione europea pubblicherà uno studio specifico volto ad analizzare i progressi compiuti da ciascuno Stato membro attraverso indicatori dedicati, quali la quota di veicoli a zero emissioni nelle immatricolazioni di veicoli usati e l'età media dei veicoli aziendali a zero emissioni che entrano nel mercato dell'usato.

Or. en

Emendamento 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 ter
	Piani di mobilità sostenibile delle flotte aziendali
	1. Le grandi imprese che gestiscono flotte di veicoli aziendali all'interno dell'Unione preparano, adottano e attuano un piano di mobilità sostenibile della flotta aziendale.
	2. Il piano di mobilità della flotta aziendale stabilisce una strategia e azioni misurabili per ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla flotta e dalle attività di mobilità dell'impresa e per contribuire al conseguimento degli obiettivi del presente regolamento.
	3. Il piano di mobilità della flotta aziendale comprende almeno:
	a) la composizione e le dimensioni della flotta aziendale dell'impresa, compresi i veicoli di proprietà, in leasing o altrimenti

gestiti dall'impresa;

b) una valutazione delle esigenze di mobilità dell'impresa e dei modelli di utilizzo dei veicoli;

c) obiettivi quantificati e misure per aumentare la quota di veicoli a zero emissioni della flotta aziendale;

d) misure per ridurre i chilometri complessivi percorsi dai veicoli e ottimizzare l'utilizzo della flotta;

e) misure volte a promuovere alternative di mobilità sostenibili, compresi i trasporti pubblici, i servizi di mobilità condivisa, la mobilità attiva, l'uso di biciclette convenzionali e di cicli elettrici a pedalata assistita e il trasporto ferroviario, ove opportuno;

g) politiche in materia di approvvigionamento e leasing in linea con gli obiettivi del presente regolamento;

h) misure per monitorare, comunicare e verificare i progressi compiuti nell'attuazione del piano.

4. Ove pertinente e opportuno, il piano di mobilità della flotta aziendale comprende tappe intermedie per il 2030 e il 2035 e un calendario di attuazione.

5. Le grandi imprese adottano il loro primo piano di mobilità della flotta aziendale al più tardi entro due anni dalla data di applicazione del presente regolamento e successivamente riesaminano e aggiornano il piano almeno ogni tre anni.

6. Gli Stati membri provvedono affinché le grandi imprese presentino i loro piani di mobilità della flotta aziendale e gli eventuali aggiornamenti successivi all'autorità nazionale competente.

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti forniscano orientamenti e, se del caso, modelli standardizzati per facilitare la predisposizione e la comunicazione dei

	piani di mobilità della flotta aziendale.
	8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 5 al fine di stabilire obblighi comuni di comunicazione, indicatori e modelli per i piani di mobilità delle flotte aziendali.

Or. en

Emendamento 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***
Esercizio della delega	
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti	

designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***
Esercizio della delega	
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data	

di entrata in vigore del presente regolamento).

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Emendamento 447
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***
Esercizio della delega	
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.	
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.	
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non	

intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Motivazione

Il presente articolo dovrebbe essere soppresso in linea con la soppressione dell'articolo 4. Poiché il potere delegato riguarda

una disposizione che solleva problemi di sussidiarietà e interferisce indebitamente con i regimi di sostegno degli Stati membri,

non vi è alcuna necessità di attribuire alla Commissione competenze di esecuzione.

Emendamento 448
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***
Esercizio della delega	
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o	

da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Motivazione

Il presente articolo dovrebbe essere soppresso a seguito della soppressione dell'articolo 4 con la quale viene annullato il conferimento del potere di adottare atti delegati che è alla base del presente articolo. Venendo meno la delega sostanziale, la presente disposizione procedurale non ha più ragion d'essere.

Emendamento 449
Urmas Paet

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 450
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***
Esercizio della delega	
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.	
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.	

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 5	***soppresso***
Esercizio della delega	
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella	

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	***soppresso***

Or. en

Emendamento 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo ***5***, paragrafo ***3***, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).	2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo ***4 ter***, paragrafo ***8***, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP inserire la data corrispondente alla data di entrata in vigore del presente regolamento).

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. La delega di potere di cui all'articolo ***5***, paragrafo ***3***, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	3. La delega di potere di cui all'articolo ***4 ter***, paragrafo ***8***, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Or. en

Emendamento 457
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera a (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	a) La Commissione adotta, se del caso, atti delegati al fine di precisare ulteriormente le norme armonizzate relative ai requisiti di trasparenza, accessibilità e interoperabilità delle informazioni inerenti allo stato di salute delle batterie per veicoli elettrici, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, del regolamento (UE) 2023/1542 e delle pertinenti norme internazionali.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo ***5***, paragrafo ***3***, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.	6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo ***4 ter***, paragrafo ***8***, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Emendamento 462
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	6 bis. Ciascuno Stato membro presenta un piano nazionale di attuazione che descrive le misure in atto o previste per conseguire gli obiettivi nazionali stabiliti nel presente regolamento, comprese, se del caso, le misure a sostegno dell'accessibilità economica, dello sviluppo del mercato dell'usato e della trasparenza. Le comunicazioni degli Stati membri contengono informazioni concernenti:
	a) la disponibilità di veicoli a zero emissioni usati;
	b) le misure a sostegno dell'accessibilità, anche economica, delle soluzioni di mobilità a zero emissioni;
	c) la disponibilità per i consumatori, senza costi aggiuntivi, di informazioni

	trasparenti sullo stato di salute delle batterie per veicoli elettrici.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 6	***soppresso***
Monitoraggio e comunicazioni	
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	

Or. en

Emendamento 464
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ***ogni due anni***, ciascuno Stato membro ***presenta*** alla Commissione un piano nazionale in cui sono ***descritte*** le misure ***che ha messo in atto e le misure*** che intende ***attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del*** presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ***con cadenza biennale***, ciascuno Stato membro***, dopo aver notificato la propria strategia nazionale, fornisce*** alla Commissione un piano nazionale in cui sono ***illustrate nel dettaglio sia*** le misure ***già in vigore sia quelle*** che intende ***adottare in linea con gli obiettivi perseguiti dal*** presente regolamento.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il ***28 febbraio 2028***, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento***.	Entro il ***2030***, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare***, come stabilito all'articolo 3***.

Or. en

Emendamento 466
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro ***presenta*** alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento***.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro ***può presentare*** alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***per limitare le emissioni delle flotte di autovetture aziendali***.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro ***presenta*** alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro ***può presentare*** alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 468
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le

misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***ai fini del conseguimento degli*** obiettivi nazionali di cui all'allegato ***del*** presente ***regolamento***.	misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***considerando gli*** obiettivi nazionali ***indicativi*** di cui all'allegato ***come punti di riferimento per sostenere i progressi verso il conseguimento degli obiettivi della*** presente ***direttiva***.

Or. en

Motivazione

L'emendamento allinea il monitoraggio e le comunicazioni alla natura indicativa degli obiettivi nazionali, facendo in modo che i piani e le comunicazioni nazionali servano a sostenere e monitorare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi della direttiva anziché dimostrare il rispetto di obblighi vincolanti. Preserva la trasparenza e il follow-up evitando nel contempo un onere di governance sproporzionato. Chiarisce inoltre che le comunicazioni dovrebbero tenere adeguatamente conto, ove opportuno, dei veicoli che utilizzano carburanti a basse emissioni di carbonio, in linea con un approccio tecnologicamente aperto.

Emendamento 469
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale ***conforme ai requisiti di cui all'articolo 6 bis***, in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali ***non vincolanti*** di cui all'allegato del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Per sostenerli nell'elaborazione dei piani nazionali, la Commissione dovrebbe fornire agli Stati membri orientamenti analoghi a quelli relativi all'elaborazione dei quadri strategici nazionali previsti dall'AFIR.

Emendamento 470
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***ai fini del conseguimento degli*** obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ***al fine di adoperarsi per gli*** obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	***1.*** Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un ***progetto di*** piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento. ***Ciascuno Stato membro garantisce la coerenza tra il proprio progetto di piano nazionale e il proprio piano aggiornato nazionale integrato per l'energia e il clima di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1999.***

Or. en

Emendamento 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento. ***Tale piano contiene altresì una sezione dedicata in cui sono descritte le misure, previste o adottate, finalizzate allo sviluppo del mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni nel proprio territorio e in cui sono riportate almeno:*** ***i) le misure volte a sostenere la disponibilità e l'accessibilità economica dei veicoli a zero emissioni usati, quali incentivi fiscali;*** ***ii) le misure volte a sostenere regimi di leasing sociale, anche basati sui veicoli a zero emissioni usati, ivi compreso, se del caso, mediante il ricorso agli strumenti di finanziamento dell'UE disponibili, in particolare il Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955;*** ***iii) le misure volte a sostenere la diffusione di veicoli commerciali leggeri ammodernati per le piccole e medie imprese e le microimprese;*** ***iv) le misure volte a sostenere lo sviluppo di infrastrutture di ricarica accessibili agli utenti di veicoli a zero emissioni usati.***

Or. en

Emendamento 473
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.
	I piani nazionali stabiliscono misure, destinate anche ad aziende diverse dalle grandi imprese, volte a promuovere l'adozione di veicoli a zero emissioni e incoraggiare la multimodalità, quali regimi di leasing sociale per veicoli elettrici di piccole dimensioni, leasing di biciclette aziendali e bilanci per la mobilità che incentivino l'uso dei trasporti pubblici, al fine di rispondere in modo sostenibile all'evoluzione delle esigenze di mobilità di privati e imprese.

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 474
Rosa Serrano Sierra

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento.	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, ciascuno Stato membro presenta alla Commissione un piano nazionale in cui sono descritte le misure che ha messo in atto e le misure che intende attuare ai fini del conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato del presente regolamento. ***I piani nazionali comprendono una valutazione dell'infrastruttura di ricarica e della capacità di rete nei principali nodi di trasporto, compresi gli aeroporti.***

Or. en

Emendamento 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis. I piani nazionali di cui al primo comma contengono almeno gli elementi seguenti:
	a) una valutazione dello stato attuale e dello sviluppo futuro del regime fiscale nazionale per i veicoli aziendali, comprese le misure volte a sostenere la diffusione

dei veicoli aziendali a zero emissioni;

b) una valutazione dello stato attuale e dello sviluppo futuro del mercato nazionale per quanto riguarda i veicoli aziendali a zero emissioni, compresi gli effetti sul mercato dei veicoli usati;

c) le politiche e le misure necessarie per conseguire gli obiettivi di cui all'allegato I, elencate separatamente come misure a breve termine (entro 12 mesi) e a lungo termine (fino a 5 anni), compreso un sistema di sanzioni pecuniarie per le grandi imprese che non adottano le misure necessarie per aumentare la propria quota di veicoli aziendali a zero emissioni nuovi;

d) le misure, previste o adottate, per garantire che siano soddisfatte le esigenze in termini di infrastrutture di ricarica per i veicoli aziendali a zero emissioni, in particolare per la ricarica nei luoghi di lavoro e presso il domicilio, incentivando l'introduzione di soluzioni di ricarica intelligente e bidirezionale;

e) le misure, previste o adottate, per promuovere il mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
a nome del gruppo S&D

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	I piani nazionali comprendono almeno gli elementi seguenti:
	a) una valutazione dello stato attuale e dello sviluppo futuro del mercato nazionale per quanto riguarda i veicoli aziendali a zero e a basse emissioni,

compresi gli effetti sul mercato dei veicoli usati;

b) una valutazione dello stato attuale e dello sviluppo futuro del regime fiscale nazionale per i veicoli aziendali;

c) le politiche e le misure necessarie per conseguire gli obiettivi di cui all'allegato I, elencate separatamente come misure a breve termine (entro 12 mesi) e a lungo termine (fino a 5 anni);

d) le misure, previste o adottate, per garantire che siano soddisfatte le esigenze in termini di infrastrutture di ricarica per i veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare per la ricarica nei luoghi di lavoro e presso il domicilio, compreso il sostegno agli operatori di flotte e ai gestori di rete affinché adottino veicoli elettrici e infrastrutture di ricarica degli stessi in grado di effettuare la ricarica intelligente e/o bidirezionale;

e) le misure, previste o adottate, per promuovere il mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 477
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Nell'elaborare gli orientamenti dell'Unione e nel valutare le priorità di finanziamento, la Commissione presta particolare attenzione agli Stati membri insulari, alle regioni ultraperiferiche e ai territori insulari soggetti a vincoli strutturali di connettività energetica e dei trasporti. La Commissione agevola l'accesso di tali territori agli strumenti di finanziamento dell'Unione a sostegno

delle infrastrutture di ricarica, delle reti intelligenti, dell'integrazione dell'energia elettrica da fonti rinnovabili e della diffusione delle flotte a zero emissioni.

Or. en

Emendamento 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 ter. La Commissione valuta i progetti di piani nazionali e può formulare raccomandazioni agli Stati membri. Tali raccomandazioni sono formulate entro sei mesi dalla presentazione dei progetti di piani nazionali di cui al primo comma. Tali raccomandazioni possono riguardare, in particolare, l'adeguatezza e l'orientamento delle politiche e delle misure relative agli obiettivi nazionali.

Or. en

Emendamento 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 quater. Ciascuno Stato membro tiene debitamente conto delle raccomandazioni della Commissione di cui al comma 1 ter e presenta alla Commissione un piano nazionale definitivo entro nove mesi dalla presentazione del progetto di piano nazionale di cui al primo comma.

Or. en

Emendamento 480
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ***ogni anno***, ***ciascuno Stato membro determina e trasmette*** alla Commissione il numero ***totale*** di veicoli aziendali ***nuovi*** immatricolati da grandi imprese nel ***suo*** territorio nel corso dell'anno civile precedente, ***suddivisi in*** autovetture e furgoni, ***e la quota*** di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ***su base biennale***, ***gli Stati membri comunicano*** alla Commissione il numero ***aggregato*** di veicoli aziendali ***di nuova immatricolazione*** immatricolati da grandi imprese nel ***loro*** territorio nel corso dell'anno civile precedente, ***disaggregati per*** autovetture e furgoni, ***unitamente alle rispettive quote*** di veicoli a zero e basse emissioni***, compresi quelli alimentati con carburanti a basse emissioni di carbonio,*** rientranti in ciascuna di tali categorie ***di veicoli***.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	***Tre anni dopo la presentazione del piano nazionale***, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali

categorie. ***La Commissione può istituire un meccanismo di scambio delle migliori pratiche tra gli Stati membri.***

Or. en

Emendamento 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio ***2031***, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	***2.*** Entro il 28 febbraio ***dell'anno successivo all'entrata in vigore del presente regolamento***, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.

Or. en

Emendamento 483
Isabelle Le Callennec

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio ***2031***, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a	Entro il 28 febbraio ***2028***, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a

zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie. ***Entro la fine di luglio 2028, e successivamente ogni due anni, la Commissione consulta gli Stati membri e i pertinenti portatori di interessi, in particolare gli operatori economici del settore automobilistico, in merito all'applicazione del presente regolamento. Sulla base dei piani nazionali e dell'esito di tale consultazione, la Commissione pubblica orientamenti indicativi che individuano gli strumenti di politica pubblica efficaci.***

Or. en

Emendamento 484
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie***, nonché i dati relativi al numero di biciclette aziendali acquisite attraverso regimi di sostegno finanziario per l'acquisto e il leasing***.

Or. en

Emendamento 485
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, ***e*** la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, ***nonché*** la quota di veicoli a zero ***emissioni*** e a basse emissioni***, compresi i veicoli che utilizzano carburanti a basse emissioni di carbonio, ossia i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 che rispettano i criteri stabiliti negli articoli 29, 29 bis e 31 di tale direttiva e nei relativi atti delegati,*** rientranti in ciascuna di tali categorie.

Or. en

Motivazione

L'emendamento allinea il monitoraggio e le comunicazioni alla natura indicativa degli obiettivi nazionali, facendo in modo che i piani e le comunicazioni nazionali servano a sostenere e monitorare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi della direttiva anziché dimostrare il rispetto di obblighi vincolanti. Preserva la trasparenza e il follow-up evitando nel contempo un onere di governance sproporzionato. Chiarisce inoltre che le comunicazioni dovrebbero tenere adeguatamente conto, ove opportuno, dei veicoli che utilizzano carburanti a basse emissioni di carbonio, in linea con un approccio tecnologicamente aperto.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli

aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture ***e furgoni***, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni ***rientranti in ciascuna di tali categorie***.	aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni.

Or. fr

Emendamento 487
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli ***a zero e a basse emissioni*** rientranti in ciascuna di tali categorie.	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro determina e trasmette alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli ***che utilizzano energia rinnovabile*** rientranti in ciascuna di tali categorie.

Or. en

Emendamento 488
Jacek Ozdoba
a nome del gruppo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro ***determina*** e ***trasmette*** alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro ***può determinare*** e ***trasmettere*** alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da

imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro ***determina*** e ***trasmette*** alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.	Entro il 28 febbraio 2031, e successivamente ogni anno, ciascuno Stato membro ***può determinare*** e ***trasmettere*** alla Commissione il numero totale di veicoli aziendali nuovi immatricolati da grandi imprese nel suo territorio nel corso dell'anno civile precedente, suddivisi in autovetture e furgoni, e la quota di veicoli a zero e a basse emissioni rientranti in ciascuna di tali categorie.

Or. en

Emendamento 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati come veicoli aziendali nel proprio territorio. Tali informazioni comprendono il nome del soggetto

giuridico che immatricola il veicolo, nonché le emissioni specifiche di CO_2, la massa in ordine di marcia e il tipo di gruppo propulsore indicati nel certificato di conformità.

Or. en

Emendamento 491
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati come veicoli aziendali nel proprio territorio. Tali informazioni comprendono il nome del soggetto giuridico che immatricola il veicolo, nonché le emissioni specifiche di CO2, la massa in ordine di marcia e il tipo di gruppo propulsore indicati nel certificato di conformità.

Or. en

Emendamento 492
Merja Kyllönen

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	In sede di elaborazione dei rispettivi piani nazionali, gli Stati membri garantiscono inoltre un adeguato coinvolgimento delle autorità regionali e locali, tengono conto delle circostanze regionali e locali, prestano particolare attenzione alle zone

meno sviluppate, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica, e rispettano il principio di sussidiarietà lasciando un sufficiente margine di flessibilità per le scelte di attuazione nazionali e locali.

Or. en

Motivazione

Le aggiunte proposte riguardano i principi generali di attuazione, il coinvolgimento dei portatori di interessi e le considerazioni di carattere territoriale.

Emendamento 493
Rosa Serrano Sierra

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Nell'adempiere gli obblighi relativi al monitoraggio e alle comunicazioni di cui al presente regolamento, gli Stati membri tengono conto del coordinamento tra il presente regolamento, il regolamento (UE) 2023/1804 e i piani nazionali di sviluppo della rete.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Entro il 28 febbraio 2028 e successivamente ogni due anni, gli Stati membri valutano altresì l'impatto

economico del regolamento sulle imprese del settore automobilistico e comunicano tali dati alla Commissione, che dovrà tenerne conto qualora si rendesse necessaria una revisione del regolamento.

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	A decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione dovrà esaminare ogni due anni l'impatto di tale regolamento sul settore delle flotte aziendali e valutare l'emergere del mercato dei veicoli elettrici usati, prestando particolare attenzione alle variazioni del valore residuo dei veicoli elettrici. Dovrà presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle sue principali conclusioni. Qualora tale valutazione rilevi effetti sproporzionati o difficoltà significative nell'applicazione, la Commissione propone una revisione del presente regolamento.

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	A decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione procede ogni due anni a una valutazione dei suoi effetti diretti e indiretti sulle PMI, sulle microimprese e sui consumatori privati e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sulle sue principali conclusioni. Qualora tale valutazione rilevi effetti sproporzionati o difficoltà significative nell'applicazione, la Commissione propone una revisione del presente regolamento.

Or. fr

Emendamento 497
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Per garantire l'esclusione delle piccole e medie imprese (PMI) e delle persone fisiche dall'ambito di applicazione, gli Stati membri registrano i punti di dati specifici seguenti:
	a) status del soggetto che effettua l'immatricolazione: se il soggetto a nome del quale il veicolo è immatricolato è una grande impresa o un intermediario finanziario (ad esempio, una società di leasing o di noleggio);
	b) status dell'utente finale: se il soggetto che effettua l'immatricolazione è un intermediario finanziario, lo status del locatario o dell'utente finale è registrato come:
	i) grande impresa;
	ii) microimpresa;
	iii) piccola impresa;

iv) media impresa;

v) persona fisica.

Il denominatore degli obiettivi di conformità comprende solo i veicoli per i quali il soggetto che effettua l'immatricolazione e l'utente finale sono identificati come grande impresa.

Or. en

Emendamento 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 ter. Per garantire l'esclusione delle piccole e medie imprese (PMI) e delle persone fisiche dall'ambito di applicazione, gli Stati membri registrano i punti di dati specifici seguenti:
	i) status del soggetto che effettua l'immatricolazione: se il soggetto a nome del quale il veicolo è immatricolato è una grande impresa o un intermediario finanziario;
	ii) status dell'utente finale: se il soggetto che effettua l'immatricolazione è un intermediario finanziario, lo status del locatario o dell'utente finale è registrato come:
	a) grande impresa;
	b) microimpresa;
	c) piccola impresa;
	d) media impresa;
	d) persona fisica.
	Il denominatore ai fini del rispetto degli obiettivi nazionali comprende solo i veicoli per i quali il soggetto che effettua l'immatricolazione o l'utente finale è una

grande impresa.

Or. en

Emendamento 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 quater. Entro il 28 febbraio di ogni anno, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni raccolte a norma del terzo e del quarto comma relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi in un formato digitale standardizzato stabilito dalla Commissione.

Or. en

Emendamento 500
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Entro il 28 febbraio di ogni anno, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni raccolte a norma del primo e del secondo comma relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi in un formato digitale standardizzato stabilito dalla Commissione.

Or. en

Emendamento 501

Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La Commissione tiene un registro accessibile al pubblico dei dati comunicati dagli Stati membri a norma del presente articolo. Entro il 30 giugno di ogni anno, la Commissione pubblica, per ciascuno Stato membro:
	a) il numero totale di nuove immatricolazioni a livello aziendale effettuate da grandi imprese;
	b) la quota di veicoli a zero emissioni tra tali immatricolazioni;
	c) i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'allegato.

Or. en

Emendamento 502
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 2 sexies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Gli Stati membri garantiscono la correttezza e la completezza dei dati trasmessi e indicano alla Commissione europea un punto di contatto incaricato di rispondere in caso di errori o omissioni.

Or. en

Emendamento 503
Li Andersson

Proposta di regolamento

Articolo 6 – comma 2 septies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di modificare le prescrizioni relative ai dati e i parametri del presente quadro in materia di comunicazioni.

Or. en

Emendamento 504
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 bis
	1. I piani nazionali comprendono almeno gli elementi seguenti:
	a) una valutazione dello stato attuale e dello sviluppo futuro del mercato per quanto riguarda la diffusione sul mercato dei veicoli a zero e a basse emissioni tra le imprese, compresi gli effetti sul mercato dei veicoli usati;
	b) una valutazione dei diversi tipi di flotte aziendali, in particolare per quanto riguarda la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni, le misure già in atto e le difficoltà riscontrate;
	c) le politiche e le misure necessarie per garantire il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3 escludendo il ricorso ad obiettivi specifici per singole imprese;
	d) le misure, previste o adottate, per affrontare gli ostacoli alla diffusione dei veicoli a zero emissioni nel mercato dei veicoli usati;
	e) le misure, previste o adottate, per garantire che siano soddisfatte le esigenze in termini di infrastrutture di ricarica dei

diversi tipi di flotte aziendali, anche di nodi della mobilità quali aeroporti, stazioni ferroviarie e depositi di furgoni;

f) le misure, previste o adottate, per preparare la rete elettrica al previsto aumento della domanda di energia;

g) le misure, previste o adottate, per promuovere il mercato dell'usato dei veicoli a zero e a basse emissioni.

2. Ciascuno Stato membro mette a disposizione del pubblico il proprio progetto di piano nazionale e provvede affinché al pubblico e a tutti i portatori di interessi siano offerte tempestivamente possibilità effettive di partecipare all'elaborazione dei piani nazionali.

3. La Commissione europea emana orientamenti ad uso degli Stati membri sulle misure che consentono di accelerare la diffusione dei veicoli aziendali a zero e a basse emissioni, comprese raccomandazioni sulla riforma del quadro di bilancio e sulle migliori pratiche individuate in tutta l'Unione europea per i diversi tipi di flotte aziendali e sulle misure a sostegno del mercato dell'usato. Nell'elaborare e nell'aggiornare tali orientamenti, la Commissione europea garantisce che le misure siano differenziate, proporzionate e basate su dati concreti, tenendo conto delle caratteristiche operative, tecniche ed economiche specifiche delle diverse categorie di flotte aziendali.

La Commissione è assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri, ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. Il comitato facilita il coordinamento e lo scambio delle migliori pratiche e fornisce un contributo all'elaborazione e all'aggiornamento degli orientamenti di cui al presente paragrafo, tenendo conto della diversità dei mercati nazionali e della composizione delle flotte. Inoltre, la Commissione europea garantisce un coinvolgimento strutturato e continuo dei portatori di interessi

nell'elaborazione e nell'aggiornamento degli orientamenti.

Or. en

Motivazione

Per sostenere gli Stati membri nell'elaborazione dei piani nazionali, si propone di fornire loro maggiori orientamenti, simili a quelli relativi ai quadri strategici nazionali previsti dall'AFIR. Ciò include, tra l'altro, orientamenti su come valutare il mercato delle flotte aziendali e su quali misure attuare.

Emendamento 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 bis
	Informazioni al pubblico, comunicazione e visibilità
	1. La Commissione mette a disposizione del pubblico i progetti di piani nazionali, le proprie raccomandazioni e i piani nazionali definitivi e li tiene aggiornati su un'apposita pagina del proprio sito web.
	2. Gli Stati membri mettono le informazioni raccolte a norma dell'articolo 6, terzo e quarto comma, a disposizione del pubblico e li tengono aggiornati in formati aperti, leggibili meccanicamente come stabilito all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, che consentano di ordinare, utilizzare in operazioni di ricerca, estrarre, comparare e riutilizzare i dati.
	3. Gli Stati membri realizzano azioni di informazione e comunicazione rivolte:
	a) alle grandi imprese, descrivendo tutte le tipologie di sostegno finanziario a loro disposizione per l'acquisto, il leasing, il noleggio, l'acquisto a riscatto,

l'assicurazione, la ricarica o l'esercizio di veicoli aziendali a zero emissioni;

b) al grande pubblico, per quanto riguarda le misure e il sostegno finanziario disponibili per lo sviluppo di un mercato dell'usato dei veicoli a zero emissioni competitivo.

Or. en

Emendamento 506
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 bis
	Conformità
	Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento da parte delle grandi imprese e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.
	Entro [inserire la data], e successivamente ogni anno, gli Stati membri pubblicano un elenco delle grandi imprese che non hanno rispettato gli obblighi stabiliti dal presente regolamento nel corso dell'anno civile precedente, con informazioni sulla natura e sull'entità della non conformità.

Or. en

Emendamento 507
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento

Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 bis
	Relazione della Commissione
	Entro [inserire la data: tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione effettua una valutazione dell'impatto economico diretto e indiretto del presente regolamento sulle PMI alla luce degli obiettivi da esso perseguiti e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati principali.

Or. de

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

Proposta di regolamento
Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 bis
	Relazione della Commissione
	Entro [inserire la data: tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione effettua una valutazione dell'impatto economico diretto e indiretto del presente regolamento sulle PMI alla luce degli obiettivi da esso perseguiti e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati principali.

Or. de

Emendamento 509
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 bis
	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, la Commissione valuta l'impatto del presente regolamento sulla disponibilità e sull'accessibilità economica dei veicoli a zero emissioni usati in tutti gli Stati membri, considerando anche le importazioni da paesi terzi, e valuta se siano necessarie misure supplementari per garantire un accesso equilibrato al mercato all'interno dell'Unione.

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 510
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 ter
	Entro [OP inserire la data corrispondente a due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento], e successivamente ogni due anni, la Commissione conduce una valutazione dell'impatto economico diretto e indiretto del presente regolamento sulle PMI e sui consumatori privati alla luce degli obiettivi che esso persegue e presenta una relazione sulle principali conclusioni al Parlamento europeo e al Consiglio.

Or. en

Motivazione

Le PMI fanno ampio affidamento sui veicoli in leasing e a noleggio e sono indirettamente interessate dal presente regolamento. I fornitori di servizi di mobilità appartenenti alla categoria delle PMI, come le aziende di logistica, spesso forniscono flotte di dimensioni maggiori e rientrano anch'essi indirettamente nell'ambito di applicazione del regolamento. Il regolamento avrà un impatto significativo sulle PMI e richiederà un'analisi approfondita da parte della Commissione europea. Anche i consumatori sono interessati, in quanto la maggior parte dei clienti dei servizi di noleggio è costituita da privati e i veicoli acquistati tramite finanziamento al consumo sono spesso immatricolati da società finanziarie.

Emendamento 511
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 ter
	Piani nazionali per modi di trasporto alternativi
	Entro [data] ciascuno Stato membro elabora e presenta alla Commissione un piano nazionale recante misure per promuovere e sviluppare modi di trasporto alternativi per i lavoratori, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dai veicoli di proprietà individuale e da quelli aziendali. Il piano nazionale comprende misure volte a:
	a) migliorare la disponibilità, l'accessibilità e la qualità dei servizi di trasporto pubblico;
	b) sostenere lo sviluppo e la diffusione di soluzioni di mobilità condivisa, compresi il car sharing, il ride sharing e i servizi di micromobilità condivisa;
	c) promuovere modi di trasporto attivi, compresi gli spostamenti a piedi e in bicicletta, in particolare per il pendolarismo;

d) incoraggiare i datori di lavoro ad adottare piani di mobilità sostenibile e incentivi affinché i dipendenti utilizzino modi di trasporto alternativi;

e) migliorare l'integrazione e l'interoperabilità dei diversi modi e servizi di trasporto;

f) monitorare i progressi compiuti e valutare l'efficacia delle misure attuate.

Gli Stati membri aggiornano il piano nazionale almeno ogni due anni e presentano il piano aggiornato alla Commissione.

Or. en

Emendamento 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 ter
	Relazione della Commissione
	Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, unitamente alla relazione di cui all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1242, una relazione in cui valuta se siano ritenute necessarie misure specifiche per stimolare la diffusione nell'Unione di veicoli pesanti a zero emissioni, in particolare per quanto riguarda il traguardo dell'Unione in materia di clima per il 2040 e l'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione entro il 2050 di cui al regolamento (UE) 2021/1119. Tale relazione è corredata, ove opportuno, di una proposta legislativa.

Or. en

Emendamento 513
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 ter
	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, la Commissione monitora la disponibilità di veicoli a zero emissioni con guida a destra e l'accessibilità economica dei modelli di veicoli immessi sul mercato negli Stati membri più piccoli e periferici e, se del caso, propone misure per far fronte a distorsioni significative dell'offerta.

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 514
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 6 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 quater
	Piani nazionali per le infrastrutture di ricarica e di rifornimento
	Entro [data] ciascuno Stato membro elabora e presenta alla Commissione un piano nazionale per la realizzazione e l'ampliamento delle infrastrutture di ricarica e rifornimento necessarie a sostenere la transizione verso un trasporto su strada a zero e a basse emissioni. Il piano nazionale comprende misure volte

a:

a) garantire un'adeguata copertura su tutto il territorio nazionale delle infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico per autovetture e furgoni;

b) sostenere la realizzazione di infrastrutture di ricarica nei luoghi di lavoro, nei locali commerciali e negli edifici residenziali;

c) agevolare lo sviluppo di soluzioni di ricarica intelligente e l'integrazione delle infrastrutture di ricarica con il sistema elettrico; d) individuare e affrontare gli ostacoli alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento, compresi gli ostacoli amministrativi, normativi e connessi alla rete;

e) sostenere lo sviluppo di infrastrutture al servizio delle zone urbane, rurali e remote;

f) monitorare la realizzazione delle infrastrutture e valutare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi nazionali e dell'Unione.

Gli Stati membri aggiornano il piano nazionale almeno ogni due anni e presentano il piano aggiornato alla Commissione.

Or. en

Emendamento 515
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Articolo 6 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 6 quater
	Entro il 28 febbraio 2028, e successivamente ogni due anni, la Commissione valuta l'interazione tra il

presente regolamento e l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato previste dal regolamento generale di esenzione per categoria e dal regolamento "de minimis", al fine di semplificare gli obblighi amministrativi, garantire la certezza del diritto e agevolare l'accesso alle misure di aiuto a sostegno della diffusione dei veicoli a zero emissioni.

Or. en

Motivazione

Le attuali prescrizioni del regolamento generale di esenzione per categoria creano notevoli oneri amministrativi e incertezza giuridica per gli operatori di flotte e le autorità pubbliche, in particolare per quanto riguarda i calcoli dell'intensità degli aiuti e i requisiti relativi all'effetto di incentivazione.

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

Proposta di regolamento
Articolo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 7	***soppresso***
Riesame	
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 7	***soppresso***
Riesame	
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	

Or. en

Emendamento 518
Adrian-George Axinia

Proposta di regolamento
Articolo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 7	***soppresso***
Riesame	
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	

Or. en

Emendamento 519
Carlo Fidanza

Proposta di regolamento
Articolo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 7	***soppresso***
Riesame	
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	

Or. en

Motivazione

L'articolo 7 dovrebbe essere soppresso per garantire la coerenza con gli obiettivi nazionali indicativi e con un approccio di governance proporzionato. Quando gli obiettivi sono punti di riferimento e non obblighi vincolanti non serve una clausola di riesame prescrittiva che disciplini preventivamente una revisione degli obiettivi. Le relazioni periodiche degli Stati membri sono sufficienti per consentire alla Commissione di effettuare le proprie valutazioni, mentre eventuali future revisioni legislative dovrebbero seguire le procedure ordinarie dell'Unione.

Emendamento 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre ***2032*** la Commissione ***riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di*** veicoli a zero ***e a basse*** emissioni ***per il periodo successivo al 2035***.	Entro il 31 dicembre ***2028*** la Commissione ***presenta una relazione di valutazione approfondita sulla maturità e la stabilità finanziaria del mercato dei*** veicoli ***usati*** a zero emissioni***. Se il valore residuo medio dei veicoli elettrici usati subisce una svalutazione superiore del 20 % rispetto alle proiezioni del 2025, gli obiettivi fissati all'articolo 3 per il 2030 sono posticipati di tre anni***.

Or. fr

Motivazione

L'obiettivo è valutare rapidamente la redditività dei veicoli elettrici sul mercato dell'usato, al fine di garantire maggiore visibilità e sicurezza ai professionisti del settore.

Emendamento 521
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre ***2032*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni per il periodo successivo al 2035.	Entro il 31 dicembre ***2030*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero emissioni per il periodo successivo al 2035 ***e, se del caso, per l'introduzione di prescrizioni obbligatorie in materia di ricarica intelligente e bidirezionale per il periodo successivo al 2035***. ***Il riesame valuta le misure attuate dagli Stati membri per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni nell'ottica di predisporre ulteriori orientamenti e valuta la fattibilità di estendere l'ambito di applicazione ad altre categorie di veicoli, quali i veicoli pesanti.***

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il ***31 dicembre 2032*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, ***anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035***.	Entro il ***2035*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, ***tenendo conto degli sviluppi tecnologici, della realizzazione delle infrastrutture, dell'accessibilità economica, della competitività industriale e delle realtà operative***.

Or. en

Emendamento 523
Isabelle Le Callennec

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre ***2032*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	Entro il 31 dicembre ***2030*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre ***2032*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	Entro il 31 dicembre ***2030*** la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.

Or. fr

Emendamento 525
Markus Ferber

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica***, *anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035***.	Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica.

Or. en

Emendamento 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per ***la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di*** veicoli ***a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035***.	Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per ***estenderne l'ambito di applicazione, in particolare alle medie imprese con grandi flotte di*** veicoli ***aziendali***.

Or. en

Emendamento 527
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, ***anche*** per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero ***e a basse*** emissioni per il periodo successivo al 2035.	Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero emissioni per il periodo successivo al 2035.

Or. en

Emendamento 528
Dario Tamburrano

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda	Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda

la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035. ***Il riesame valuta:***
	a) la fattibilità di estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento ad altre categorie di veicoli, compresi i veicoli pesanti;
	b) gli sviluppi relativi alla valutazione, alla trasparenza e alla verifica dello stato di salute delle batterie per veicoli elettrici;
	c) la necessità di prescrizioni armonizzate dell'Unione in materia di trasparenza e verifica dello stato di salute delle batterie per veicoli elettrici, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, del regolamento (UE) 2023/1542 e delle pertinenti norme internazionali;
	d) l'interazione del presente regolamento con la futura normativa dell'Unione in materia di controlli tecnici, ispezione dei veicoli e sostenibilità delle batterie.
	Or. en

Emendamento 529
Rosa Serrano Sierra

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035.	Entro il 31 dicembre 2032 la Commissione riesamina il presente regolamento e, se del caso, presenta una proposta legislativa per la sua modifica, anche per quanto riguarda la definizione di obiettivi per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni per il periodo successivo al 2035. ***Il riesame valuta la coerenza con il regolamento (UE) 2023/1804.***
	Or. en

Emendamento 530
Li Andersson

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1 bis (nuovo)

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

Or. en

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

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	A seguito dell'applicazione dei valori obiettivo di cui all'articolo 3, la Commissione riesamina su base annua l'impatto del presente regolamento sul settore automobilistico europeo, in particolare sulla produzione, l'occupazione, i fornitori, la ricerca e lo sviluppo, gli investimenti, le decisioni in materia di ubicazione, i prezzi dei veicoli, i canoni di leasing, i valori residui, i mercati dei veicoli usati, la competitività, la bilancia commerciale, le dipendenze dalle materie prime, le dipendenze dalle batterie e l'autonomia strategica dell'Unione.

Or. de

Motivazione

L'articolo 7 introduce una misura di salvaguardia a posteriori, nel caso in cui i valori obiettivo fossero effettivamente attivati in un secondo momento. Esso non sostituisce la precedente "sospensione dei termini", ma lo integra. La clausola di cessazione dell'efficacia impedisce che una normativa errata o dannosa continui a produrre effetti in modo permanente.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Se la valutazione periodica della normativa, effettuata ogni due anni, rileva effetti sproporzionati o difficoltà significative nell'applicazione, la Commissione presenta, se del caso, una revisione del presente regolamento.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La Commissione riesamina inoltre su base annua se sussistano ancora le condizioni per un'applicazione proporzionata dei valori obiettivo. A tal fine, tiene conto in particolare dell'infrastruttura di ricarica e di rete, dei prezzi dell'energia elettrica, della disponibilità dei veicoli, della diffusione sul mercato, dell'andamento della domanda, dell'impatto sul ciclo di vita, dell'evoluzione globale delle emissioni, del

valore aggiunto misurabile della misura e della disponibilità di alternative meno invasive e aperte alla tecnologia.

Or. de

Motivazione

L'articolo 7 introduce una misura di salvaguardia a posteriori, nel caso in cui i valori obiettivo fossero effettivamente attivati in un secondo momento. Esso non sostituisce la precedente "sospensione dei termini", ma lo integra. La clausola di cessazione dell'efficacia impedisce che una normativa errata o dannosa continui a produrre effetti in modo permanente.

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

Proposta di regolamento
Articolo 7 – comma 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Qualora riscontri un impatto negativo significativo sul settore automobilistico europeo, sulle catene di approvvigionamento, sull'occupazione, sulle imprese, sui consumatori o sui contribuenti, la Commissione presenta senza indugio una proposta legislativa volta a sospendere, modificare o revocare i valori obiettivo. Fino alla decisione in merito a tale proposta legislativa, non è consentito inasprire i valori obiettivo né introdurre ulteriori obblighi a carico degli Stati membri, delle imprese, dei costruttori di veicoli o dei gestori di flotte.

Or. de

Motivazione

L'articolo 7 introduce una misura di salvaguardia a posteriori, nel caso in cui i valori obiettivo fossero effettivamente attivati in un secondo momento. Esso non sostituisce la precedente "sospensione dei termini", ma lo integra. La clausola di cessazione dell'efficacia impedisce che una normativa errata o dannosa continui a produrre effetti in modo permanente.

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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	I valori obiettivo cessano di avere efficacia al più tardi tre anni dopo la loro prima applicazione, a meno che il Parlamento europeo e il Consiglio, sulla base di una valutazione d'impatto aggiornata e di una dimostrazione positiva ai sensi dei commi 1 e 2, non decidano espressamente di mantenerli in vigore deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria.

Or. de

Motivazione

L'articolo 7 introduce una misura di salvaguardia a posteriori, nel caso in cui i valori obiettivo fossero effettivamente attivati in un secondo momento. Esso non sostituisce la precedente "sospensione dei termini", ma lo integra. La clausola di cessazione dell'efficacia impedisce che una normativa errata o dannosa continui a produrre effetti in modo permanente.

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

Proposta di regolamento
Articolo 6 – comma 1 sexies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, in forma completa e comprensibile, tutte le valutazioni, i dati e le ipotesi su cui si basano i riesami di cui al presente articolo.

Or. de

Motivazione

L'articolo 7 introduce una misura di salvaguardia a posteriori, nel caso in cui i valori obiettivo fossero effettivamente attivati in un secondo momento. Esso non sostituisce la precedente "sospensione dei termini", ma lo integra. La clausola di cessazione dell'efficacia impedisce che una normativa errata o dannosa continui a produrre effetti in modo permanente.

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

Proposta di regolamento
Articolo 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
Articolo 8	***soppresso***
Entrata in vigore	
Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.	
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.	

Or. en