Parlement européen
2024-2029

Commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire
Commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs
Commission des transports et du tourisme

2025/0422(COD)

26.6.2026

AMENDEMENTS
1 - 170

Procédure simplifiée sans projet de rapport (article 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Modification des règlements (CE) nº 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 et (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la simplification des exigences techniques et des procédures d'essai applicables aux véhicules à moteur et abrogeant la directive 70/157/CEE du Conseil et le règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil

Proposition de règlement
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Amendement 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) ***Le rapport Draghi de 2024 sur l'avenir de*** la compétitivité ***de l'Union européenne[3] a souligné que le nombre et la complexité des règles risquent de limiter la marge de manœuvre des entreprises de l'Union et de les empêcher de rester compétitives. Une analyse détaillée des*** règlements (CE) nº 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] et (UE) 2024/1257[7] du Parlement européen et du Conseil ***a également mis en évidence*** la charge administrative et les coûts excessifs liés aux exigences qui y sont énoncées. ***Sur la base de ces conclusions, il convient de*** simplifier certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur et ***de*** réduire les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules.	(1) ***Dans ses orientations politiques pour le mandat 2024-2029 de la Commission européenne, la présidente Ursula von der Leyen a présenté une nouvelle vision pour la prospérité et*** la compétitivité ***durables de l'Europe, comprenant notamment un pacte pour une industrie propre destiné à soutenir les entreprises et à créer les conditions nécessaires à la réalisation de nos objectifs communs. Sur la base des échanges menés dans le cadre du dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile et d'une enquête adressée par la Commission à plus de 130 parties prenantes, la Commission a recensé neuf modifications à apporter aux*** règlements (CE) nº 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] et (UE) 2024/1257[7] du Parlement européen et du Conseil***, susceptibles de réduire*** la charge administrative excessive et les coûts liés aux exigences qui y sont énoncées. ***Ces modifications visent à*** simplifier certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur et ***à*** réduire les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules***, ni la sécurité des usagers de la route, y compris des usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr
[4] Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de	[4] Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de

certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement de la Commission (UE) nº 582/2011, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

[7] Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement de la Commission (UE) nº 582/2011, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Amendement 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) Le rapport Draghi de 2024 sur l'avenir de la compétitivité de l'Union européenne[3] a souligné que le nombre et la complexité des règles risquent de limiter la marge de manœuvre des entreprises de l'Union et de les empêcher de rester compétitives. Une analyse détaillée des règlements (CE) nº 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] et (UE) 2024/1257[7] du Parlement européen et du Conseil a également mis en évidence la ***charge administrative et*** les coûts ***excessifs*** liés aux exigences qui y sont	(1) Le rapport Draghi de 2024 sur l'avenir de la compétitivité de l'Union européenne[3] a souligné que le nombre et la complexité des règles risquent de limiter la marge de manœuvre des entreprises de l'Union et de les empêcher de rester compétitives. Une analyse détaillée des règlements (CE) nº 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] et (UE) 2024/1257[7] du Parlement européen et du Conseil a également mis en évidence la ***nécessité de réexaminer les procédures administratives afin de réduire*** les coûts

énoncées. Sur la base de ces conclusions, il convient ***de simplifier*** certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur ***et de réduire les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités***, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules.

liés aux exigences qui y sont énoncées. Sur la base de ces conclusions, il convient ***d'alléger*** certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules ***et de leurs occupants, y compris celle des usagers vulnérables de la route ni les conditions de travail sûres des conducteurs***.

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr

[4] Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr

[4] Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la

route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement de la Commission (UE) nº 582/2011, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement de la Commission (UE) nº 582/2011, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Amendement 3
Philippe Olivier

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) Le rapport Draghi de 2024 sur l'avenir de la compétitivité de l'Union européenne[3] a souligné que le nombre et la complexité des règles risquent de limiter la marge de manœuvre des entreprises de l'Union et de les empêcher de rester compétitives. Une analyse détaillée des règlements (CE) nº 561/2006[4] , (UE) 2018/858[5] , (UE) 2019/2144[6] et (UE) 2024/1257[7] du Parlement européen et du Conseil a également mis en évidence la charge administrative et les coûts excessifs liés aux exigences qui y sont énoncées. Sur la base de ces conclusions, il convient de simplifier certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur et de réduire les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules.	(1) Le rapport Draghi de 2024 sur l'avenir de la compétitivité de l'Union européenne[3] a souligné que le nombre et la complexité des règles risquent de limiter la marge de manœuvre des entreprises de l'Union et de les empêcher de rester compétitives. Une analyse détaillée des règlements (CE) nº 561/2006[4] , (UE) 2018/858[5] , (UE) 2019/2144[6] et (UE) 2024/1257[7] du Parlement européen et du Conseil a également mis en évidence la charge administrative et les coûts excessifs liés aux exigences qui y sont énoncées. Sur la base de ces conclusions, ***et pour préserver la compétitivité des constructeurs automobiles européens,*** il convient de simplifier***, voire supprimer*** certaines obligations imposées aux constructeurs et aux autorités compétentes par la législation relative aux véhicules à moteur et de réduire les charges et les coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, sans compromettre la protection de l'environnement et la sécurité des véhicules.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=fr.
4 Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	4 Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
5 Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs	5 Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs

remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) nº 582/2011 de la

remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) nº 582/2011 de la

Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Justification

Le seuil assoupli des 10 % de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du pacte vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face: par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du pacte vert européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Amendement 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 bis) Si certaines exigences peuvent être simplifiées afin d'éviter des charges et des coûts inutiles pour les entreprises et les autorités, il convient de rappeler qu'en adoptant des exigences de sécurité rigoureuses et tournées vers l'avenir, l'Union joue un rôle de référence, ce qui a des effets positifs sur le secteur automobile et sa compétitivité en renforçant la réputation de ses marques en matière de sécurité et en influençant fortement le débat international sur la normalisation, notamment au sein de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU). Il convient également d'en tenir compte lors des discussions portant sur de nouvelles simplifications et dérogations aux

exigences existantes.

Or. en

Amendement 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen[8] ***préconisait*** un ensemble de mesures visant à simplifier la réglementation applicable à l'industrie automobile***, en améliorant*** la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires.	(2) Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen[8] ***a reconnu que le cadre réglementaire existant garantissait la prévisibilité et contribuait à la réalisation de nos objectifs communs en matière de politique publique, tout en préconisant*** un ensemble de mesures visant à simplifier la réglementation applicable à l'industrie automobile ***afin d'améliorer*** la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires.
[8] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen [COM(2025) 95 final].	[8] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen [COM(2025) 95 final].

Or. en

Amendement 6
Maria Grapini

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen[8]	(2) Le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen[8]

préconisait un ensemble de mesures visant à simplifier la réglementation applicable à l'industrie automobile, en améliorant la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires.	préconisait un ensemble de mesures visant à simplifier la réglementation applicable à l'industrie automobile, en améliorant la cohérence et l'harmonie entre les différentes exigences réglementaires ***et en réduisant la charge administrative***.
[8] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen [COM(2025) 95 final].	[8] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen [COM(2025) 95 final].

Or. ro

Amendement 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Proposition de règlement
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) Le rythme rapide des progrès technologiques dans le domaine des systèmes de conduite automatisée et la nécessité de disposer d'un cadre réglementaire harmonisé imposent de mettre à jour et de rationaliser le cadre réglementaire actuel. Afin de permettre des investissements à grande échelle, les seuils applicables aux petites séries, qui limitent les volumes de production des véhicules équipés de systèmes de conduite automatisée, devraient, sous certaines conditions, être relevés, et les procédures de réception par type devraient être rendues plus souples et graduées afin de tenir compte des évolutions technologiques. Les véhicules entièrement automatisés ne produisent les données d'exploitation pertinentes pour la sécurité, nécessaires à l'obtention d'une réception par type complète, que dans le cadre de leur déploiement en conditions réelles. Il

convient donc de créer, dans le cadre existant des petites séries, une réception par type intermédiaire spécifique, reconnue dans toute l'Union, permettant les essais et le déploiement avant commercialisation des véhicules automatisés soumis à un domaine de conception opérationnelle défini, à une surveillance obligatoire en service et à une durée de validité limitée. Par ailleurs, afin de réduire les obstacles à l'entrée pour les innovateurs spécialisés dans les logiciels et de favoriser un écosystème européen compétitif en matière de technologies de conduite automatisée, la procédure actuelle de réception par type multi-étapes devrait être adaptée afin de permettre la certification indépendante d'un véhicule de base comme étant compatible avec un système de conduite automatisée (ADS[1 bis]), attestant de la conformité de ses éléments matériels à des exigences minimales définies, de sorte qu'une étape ultérieure de la réception puisse porter uniquement sur l'intégration du logiciel du système de conduite automatisée.

[1 bis] Définition au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2022/1426 de la Commission.

Or. en

Amendement 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Proposition de règlement
Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 ter) L'absence de règles harmonisées concernant les essais et le déploiement des systèmes de conduite automatisée sur la

voie publique a donné lieu à un environnement réglementaire fragmenté entre les États membres, ce qui a entraîné une augmentation des coûts pour les opérateurs et a freiné le développement à grande échelle de ces technologies. Il convient donc d'établir, au niveau de l'Union, des exigences minimales harmonisées afin de garantir que, lorsqu'un véhicule automatisé ou entièrement automatisé a été autorisé par un État membre à des fins d'essai ou de déploiement, ou dans le cadre de bancs d'essai transfrontières, essentiels pour générer les données opérationnelles nécessaires au déploiement à grande échelle et à l'adhésion du public, cette autorisation soit reconnue sur l'ensemble du territoire de l'Union. Afin de garantir la sécurité et la surveillance, cette reconnaissance mutuelle des essais et des déploiements devrait être soutenue et coordonnée par un mécanisme harmonisé de collecte et de transmission des données opérationnelles, géré par la Commission ou par un organisme désigné de l'Union. En outre, des financements publics ciblés et coordonnés peuvent favoriser les investissements privés en réduisant les risques technologiques, en renforçant la confiance des investisseurs et en créant les conditions nécessaires au déploiement de capitaux privés à une échelle commercialement viable. Le ciblage des financements publics de l'Union et des États membres sur un nombre limité d'initiatives à fort potentiel, de grande envergure et transfrontières intégrant des technologies et des systèmes de conduite autonome, notamment au moyen d'instruments tels qu'«Horizon Europe», le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et d'autres programmes futurs relevant du cadre financier pluriannuel, est essentiel pour renforcer cet effet de levier.

Or. en

Amendement 9
Philippe Olivier

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) Si le présent règlement est adopté aux fins de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, la simplification et la rationalisation des exigences techniques, des procédures d'essai et des règles de réception par type applicables aux véhicules à moteur contribuent également à l'objectif plus large ***de l'Union consistant à favoriser l'intégration progressive des pays candidats dans le marché*** de l'Union. En favorisant la convergence réglementaire, l'alignement sur les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et la mise en œuvre cohérente de l'acquis de l'Union, le présent règlement contribue à réduire les obstacles techniques au commerce, à renforcer les chaînes de valeur automobiles européennes intégrées et à améliorer la résilience et la compétitivité de l'écosystème automobile européen, sans affecter l'autonomie ***du droit de l'Union ou*** le processus décisionnel.	(4) Si le présent règlement est adopté aux fins de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, la simplification et la rationalisation des exigences techniques, des procédures d'essai et des règles de réception par type applicables aux véhicules à moteur contribuent également à l'objectif plus large de l'Union. En favorisant la convergence réglementaire, l'alignement sur les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et la mise en œuvre cohérente de l'acquis de l'Union, le présent règlement contribue à réduire les obstacles techniques au commerce, à renforcer les chaînes de valeur automobiles européennes intégrées et à améliorer la résilience et la compétitivité de l'écosystème automobile européen, sans affecter l'autonomie ***et*** le processus décisionnel ***des États membres***.

Or. fr

Justification

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer: dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Amendement 10
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(4 bis) Il est essentiel de maintenir le calendrier actuel prévu pour les révisions du facteur d'utilisation en novembre 2026 et novembre 2027 afin de garantir que la réglementation relative aux émissions de CO_2, le régime fiscal des véhicules et les informations destinées aux consommateurs rendent fidèlement compte des performances des véhicules hybrides rechargeables (VHR) en conditions réelles d'utilisation. Cependant, même après ces corrections, les données recueillies en conditions réelles montrent que les VHR consomment de l'essence et émettent 1,7 à 2 fois plus de CO_2 que ne l'indiquent les chiffres officiels. Par conséquent, à partir de 2030, le facteur d'utilisation devrait être mis à jour pour les nouveaux VHR en fonction des dernières données fournies par le compteur embarqué de consommation de carburant (OBFCM). À partir de cette année-là, le facteur d'utilisation devrait être mis à jour chaque année en utilisant les valeurs propres à chaque constructeur, calculées à partir des performances de chacun d'entre eux telles qu'elles ressortent des données de l'OBFCM.

Or. en

Amendement 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, de renforcer la sécurité routière et de favoriser une concurrence loyale, les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil[9] exigent l'installation d'un tachygraphe dans les véhicules de transport de marchandises dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes. Toutefois, l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 165/2014 autorise les États membres à exempter de cette obligation les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) nº 561/2006.	(5) Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, de renforcer la sécurité routière et de favoriser une concurrence loyale, les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil[9] exigent l'installation d'un tachygraphe dans les véhicules de transport de marchandises dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes***, cet appareil constituant un outil essentiel pour le contrôle du respect des temps de conduite et de repos***. Toutefois, l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 165/2014 autorise les États membres à exempter de cette obligation les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) nº 561/2006***, à condition que ces exemptions ne portent pas atteinte aux objectifs énoncés à l'article 1 de ce règlement, à savoir harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport intérieur, en particulier le transport routier, améliorer les conditions de travail et la sécurité routière, ainsi que promouvoir le renforcement des pratiques de contrôle et d'application par les États membres et l'amélioration des pratiques de travail dans le secteur du transport routier***.
[9] Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du	[9] Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du

28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Amendement 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. ***Le respect des exigences prévues par les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 représente un effort considérable pour les exploitants de véhicules et les conducteurs et ralentit l'augmentation du nombre de*** véhicules utilitaires ***légers électriques à batterie***.	(6) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. ***Toutefois, les*** véhicules utilitaires ***de plus de 3,5 tonnes continuent de représenter un risque grave pour la sécurité en raison de leur poids et des éventuels effets en cas de collision avec d'autres usagers de la route***. ***Rendre obligatoire l'utilisation de tachygraphes sur ces véhicules peut contribuer à réduire ces risques, notamment en prévenant les accidents liés à la fatigue et en favorisant des conditions de travail équitables. De plus, bien que certaines camionnettes électriques pèsent actuellement plus de 3,5 tonnes, il existe un fort potentiel de réduction de leur poids grâce aux progrès réalisés dans la conception des batteries et à l'utilisation de matériaux légers. Il est donc nécessaire d'encourager une transition plus rapide vers des camionnettes électriques plus légères, qui offriront également aux utilisateurs des avantages supplémentaires en matière d'efficacité***

énergétique accrue et, par conséquent, de coûts de recharge réduits, ainsi que des avantages sociétaux plus larges en matière de réduction des effets sur les infrastructures routières, et des avantages en matière de sécurité routière grâce à une diminution des conséquences liées aux accidents.

Or. en

Amendement 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) ***En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. Le respect des exigences prévues par les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 représente un effort considérable pour les exploitants de véhicules et les conducteurs et ralentit l'augmentation du nombre de*** véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie***.	(6) ***Le seuil de 3,5 tonnes au-delà duquel s'appliquent les règles relatives aux tachygraphes a été fixé avant la généralisation des équipements obligatoires de sécurité et de contrôle des émissions dont sont désormais équipés les*** véhicules utilitaires légers. ***Ces équipements peuvent réduire la charge utile et faire en sorte que des camionnettes modernes, équipées de différents types de groupe motopropulseur, dépassent ce seuil, alors même qu'elles effectuent les mêmes missions de transport national que des véhicules plus légers. En outre, l'Union a reconnu, dans la directive (UE) 2025/2205, que le seuil de 4,25 tonnes constituait une limite appropriée pour cette catégorie de véhicules, en autorisant les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à les conduire. Il convient donc d'harmoniser les limites applicables prévues par le présent règlement, tout en préservant la marge d'appréciation des États membres en ce qui concerne les opérations de transport nationales.***

Or. en

Amendement 14
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) En raison du poids ***de la batterie,*** les véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie peuvent*** dépasser ***un*** poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014***, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les*** véhicules utilitaires légers ***équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements***. ***Le respect des exigences prévues par les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 représente un effort considérable pour les exploitants de véhicules et les conducteurs et ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers électriques à batterie.***	(6) En raison du poids ***des équipements de sécurité obligatoires dont sont actuellement équipés*** les véhicules utilitaires légers***, ceux-ci ont tendance à*** dépasser ***le*** poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014***. Quel que soit le type de motorisation, le régime applicable aux poids lourds ne devrait s'appliquer qu'aux*** véhicules utilitaires légers ***d'un poids égal ou supérieur à 4,25 tonnes***.

Or. en

Amendement 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) ***En raison du poids de la batterie,*** les véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis***	(6) ***Le seuil de 3,5 tonnes au-delà duquel s'appliquent les règles relatives aux tachygraphes est antérieur à l'installation obligatoire des équipements***

aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, bien ***qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. Le respect des exigences prévues par les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 représente un effort considérable pour les exploitants de*** véhicules ***et les conducteurs et ralentit l'augmentation du nombre*** de véhicules ***utilitaires légers électriques à batterie***.

de sécurité et de contrôle des émissions dont sont désormais dotés tous les véhicules utilitaires légers***, ce qui réduit considérablement la charge utile et fait passer les camionnettes modernes, quel que soit leur type de groupe motopropulseur, au-dessus de ce seuil***, bien ***qu'elles effectuent les mêmes missions nationales que les*** véhicules ***plus légers. En outre, l'Union a reconnu, dans la directive (UE) 2025/2205, que le seuil de 4,25 tonnes constituait une limite appropriée pour cette catégorie*** de véhicules***, en autorisant les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à les conduire***. ***Il est incohérent de maintenir un seuil de 3,5 tonnes pour l'application des règles relatives aux tachygraphes alors que l'Union ne retient plus ce seuil dans d'autres actes de l'Union. Il convient dès lors d'aligner les seuils prévus par le présent règlement.***

Or. en

Amendement 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. Le	(6) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont par conséquent soumis aux exigences établies dans les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application desdits règlements. Le

respect des exigences prévues par les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 ***représente un effort considérable pour les exploitants de véhicules et les conducteurs et ralentit*** l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers électriques à batterie.	respect des exigences prévues par les règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 ***peut imposer des contraintes supplémentaires et contribuer à ralentir*** l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers électriques à batterie.

Or. en

Amendement 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée.	***supprimé***

Or. en

Amendement 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à	***supprimé***

batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée.

Or. en

Amendement 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) ***Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur*** les véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée***.	(7) Les véhicules utilitaires légers ***d'une charge comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes sont principalement utilisés par les petites et moyennes entreprises ainsi que par les artisans pour le transport d'outils et de matériaux à l'échelle nationale***. ***Les obligations liées au tachygraphe entraînent des coûts administratifs et d'équipement récurrents qui sont disproportionnés par rapport à ce type d'activités. Il convient dès lors d'exempter tous les véhicules utilisés pour le transport de marchandises relevant de cette tranche de masse lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne conduisant le véhicule, quel que soit le type de groupe motopropulseur, afin que l'exemption soit fonction de l'usage et de la masse du véhicule plutôt que de son groupe motopropulseur et qu'elle ne désavantage pas arbitrairement les véhicules à motorisation conventionnelle ou hybride accomplissant les mêmes opérations de transport.***

Or. en

Amendement 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie d'un poids inférieur*** à 4,25 tonnes ***devrait être supprimée***.	(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, ***les États membres devraient pouvoir lever*** l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers ***dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, mais inférieure ou égale*** à 4,25 tonnes***, quel que soit leur mode de propulsion, lorsque ces véhicules sont utilisés exclusivement pour le transport national***.

Or. en

Justification

Une telle exemption devrait permettre de réduire les charges administratives disproportionnées qui pèsent sur les petites et moyennes entreprises et les artisans, sans pour autant remettre en cause les règles nationales existantes en matière de circulation routière, les pouvoirs d'exécution et les règles relatives au temps de travail.

Amendement 21
Philippe Olivier

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée.	(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée ***sur le plan national, mais appliquée lorsque ce type de véhicules est***

utilisé dans la cadre de transports internationaux de marchandises.

Or. fr

Justification

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du «paquet mobilité». Ainsi, dans l'esprit du «paquet mobilité», l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises: compte tenu de la concurrence des VUL (véhicules utilitaires légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Amendement 22
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie*** d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée.	(7) Afin de réduire les coûts inutiles pour les constructeurs et les exploitants de véhicules, dont beaucoup sont des petites et moyennes entreprises, l'obligation d'installer un tachygraphe sur ***tous*** les véhicules utilitaires légers d'un poids inférieur à 4,25 tonnes devrait être supprimée.

Or. en

Amendement 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 bis) Les tachygraphes intelligents peuvent contribuer à améliorer l'efficacité opérationnelle des opérateurs, non seulement en tant qu'outil essentiel pour faire respecter la réglementation européenne relative aux temps de conduite et de repos, mais aussi en fournissant une source de données sûre et fiable permettant de mettre en place des pratiques plus efficaces en matière de logistique et de gestion de flotte, notamment en améliorant la planification, le suivi et l'attribution des ressources.

Or. en

Amendement 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 ter) Le rôle des tachygraphes, en tant qu'instrument essentiel à la mise en œuvre des règles de l'Union relatives aux temps de conduite et de repos, contribuant ainsi à une application uniforme de ces règles, à une concurrence loyale et à la protection des travailleurs du secteur du transport routier dans l'ensemble de l'Union, repose sur l'interopérabilité entre les tachygraphes et les équipements et systèmes utilisés par les autorités chargées de faire respecter la réglementation.

Or. en

Amendement 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilitaires légers électriques utilisés exclusivement pour le transport national.	***supprimé***

Or. en

Amendement 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilitaires légers électriques utilisés exclusivement pour le transport national.	***supprimé***

Or. en

Amendement 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Étant donné qu'il appartient aux	(8) Étant donné qu'il appartient aux

États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilitaires légers ***électriques*** utilisés exclusivement pour le transport national.

États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilitaires légers utilisés exclusivement pour le transport national. ***Cette exemption ne concerne que l'obligation d'enregistrement et supprime une charge administrative faisant double emploi pour les opérateurs, en particulier les petites et moyennes entreprises et les artisans. Elle est sans incidence, tant sur les limites relatives au temps de travail fixées par la directive 2002/15/CE, que sur les exigences relatives au tachygraphe applicables aux transports internationaux et aux opérations de cabotage effectuées au moyen de véhicules de plus de 2,5 tonnes en vertu du règlement (UE) 2020/1054. Cette exemption est également sans incidence sur les règles nationales en matière de circulation routière et sur les pouvoirs de contrôle et d'exécution des autorités compétentes.***

Or. en

Amendement 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules ***utilitaires légers électriques*** utilisés exclusivement pour le transport national.	(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilisés exclusivement pour le transport national. ***Cette exemption ne concerne que l'obligation d'enregistrement et ne remet nullement en cause la protection des conducteurs. Les limites en matière de temps de travail prévues par la directive 2002/15/CE continuent de***

s'appliquer intégralement à tous les conducteurs concernés, et les opérations de transport international et de cabotage effectuées avec des véhicules de plus de 2,5 tonnes restent soumises aux exigences relatives aux tachygraphes prévues par le règlement (UE) 2020/1054. Cette exemption supprime ainsi une charge administrative faisant double emploi sans réduire les garanties existantes en matière de protection sociale ou de sécurité routière.

Or. en

Amendement 29
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules ***utilitaires légers électriques*** utilisés exclusivement pour le transport national.	(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules utilisés exclusivement pour le transport national. ***Cette exemption ne concerne que l'obligation d'enregistrement et ne remet nullement en cause la protection des conducteurs. Les limites en matière de temps de travail prévues par la directive 2002/15/CE continuent de s'appliquer intégralement à tous les conducteurs concernés, et les opérations de transport international et de cabotage effectuées avec des véhicules de plus de 2,5 tonnes restent soumises aux exigences relatives aux tachygraphes prévues par le règlement (UE) 2020/1054. Cette exemption supprime ainsi une charge administrative faisant double emploi sans réduire les garanties existantes en matière de protection sociale ou de sécurité routière.***

Or. en

Amendement 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) ***Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ne*** devrait s'appliquer ***qu'***aux véhicules utilitaires légers ***électriques*** utilisés ***exclusivement*** pour le transport national.	(8) ***Afin de garantir le bon fonctionnement du marché unique et de faciliter la circulation transfrontière des véhicules à émissions nulles de catégorie N2 dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes, l'exemption*** devrait s'appliquer aux véhicules utilitaires légers ***à émissions nulles de catégorie N2 dont le poids est compris entre 3,5 et 4,25 tonnes, qu'ils soient*** utilisés pour le transport national ***ou transfrontière***.

Or. en

Justification

La législation européenne actuelle désavantage les véhicules utilitaires légers électriques (3,5 à 4,25 tonnes), leur poids de batterie ayant pour conséquence de les soumettre aux obligations relatives au tachygraphe et au limiteur de vitesse, auxquelles ne sont pas soumises des camionnettes utilitaires équivalentes fonctionnant aux carburants fossiles. Cette disparité freine l'adoption de technologies à émissions nulles par les PME, nuit à la compétitivité des fabricants et compromet les objectifs climatiques de l'Union. Afin de remédier à cette situation et de favoriser des modes de transport plus propres, le texte propose d'exempter ces véhicules à émissions nulles de catégorie N2 de ces obligations d'équipement et de lever les restrictions régionales strictes en matière de transport.

Amendement 31
Maria Grapini

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci ***ne*** devrait s'appliquer ***qu'***aux véhicules utilitaires légers électriques utilisés exclusivement pour le transport national.	(8) Étant donné qu'il appartient aux États membres de décider s'ils souhaitent recourir à cette exemption, celle-ci devrait s'appliquer aux véhicules utilitaires légers électriques utilisés exclusivement pour le transport national ***et international***.

Or. ro

Amendement 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Afin de réduire la charge que l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe font peser sur les conducteurs non professionnels qui conduisent de grandes autocaravanes à des fins non commerciales et l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la demande de ces véhicules, les autorités nationales devraient pouvoir exempter ces véhicules et opérations des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos et de l'utilisation du tachygraphe, pour autant que les objectifs visés à l'article 1er dudit règlement ne soient pas compromis.	***supprimé***

Or. en

Amendement 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Afin de réduire la charge que l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe ***font peser*** sur les conducteurs non professionnels qui conduisent de grandes autocaravanes à des fins non commerciales et l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la demande de ces véhicules, les autorités nationales devraient pouvoir exempter ces véhicules et opérations des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos et de l'utilisation du tachygraphe, pour autant que les objectifs visés à l'article 1***er*** dudit règlement ne soient pas compromis.	(9) Afin de réduire la charge ***résultant des règles relatives aux temps de conduite et aux périodes de repos, ainsi*** que ***des obligations concernant*** l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe ***qui pèsent*** sur les conducteurs non professionnels qui conduisent de grandes autocaravanes à des fins non commerciales et l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la demande de ces véhicules, les autorités nationales devraient pouvoir exempter ces véhicules et opérations des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos et de l'utilisation du tachygraphe, pour autant que les objectifs visés à l'article 1er dudit règlement ne soient pas compromis.

Or. en

Amendement 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Afin ***de réduire la charge que*** l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe ***font peser sur*** les conducteurs non professionnels qui conduisent de grandes autocaravanes à des fins non commerciales et l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la demande de ces véhicules, les autorités nationales devraient pouvoir exempter ces véhicules et opérations des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos et de l'utilisation du tachygraphe, pour autant que les objectifs visés à l'article 1***er*** dudit règlement ne soient pas compromis.	(9) Afin ***d'assurer la sécurité juridique en ce qui concerne*** l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe ***par*** les conducteurs non professionnels qui conduisent de grandes autocaravanes à des fins non commerciales et l'incidence qu'elles peuvent avoir sur la demande de ces véhicules, les autorités nationales devraient pouvoir exempter ces véhicules et opérations des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos et de l'utilisation du tachygraphe, pour autant que les objectifs visés à l'article 1er dudit règlement ne soient pas compromis.

Or. en

Amendement 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil autorise la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne le niveau sonore et les systèmes d'avertissement acoustique des véhicules, soit en vertu du règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil[10], soit en vertu des règlements ONU, notamment les règlements nº 138[11], nº 51[12] et nº 59[13] de la CEE-ONU. Ce système parallèle risque d'entraîner une fragmentation du marché. En outre, le règlement (UE) nº 540/2014 est devenu obsolète en raison d'un déficit de mises à jour par rapport aux trois règlements de la CEE-ONU susmentionnés. Afin de garantir un cadre cohérent et un alignement complet sur les règlements ONU, il convient d'abroger le règlement (UE) nº 540/2014 et de modifier l'annexe II du règlement (UE) 2018/858 afin de n'autoriser la conformité qu'avec les règlements ONU applicables.	(10) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil autorise la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne le niveau sonore et les systèmes d'avertissement acoustique des véhicules, soit en vertu du règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil[10], soit en vertu des règlements ONU, notamment les règlements nº 138[11], nº 51[12] et nº 59[13] de la CEE-ONU. Ce système parallèle risque d'entraîner une fragmentation du marché. En outre, le règlement (UE) nº 540/2014 est devenu obsolète en raison d'un déficit de mises à jour par rapport aux trois règlements de la CEE-ONU susmentionnés. Afin de garantir un cadre cohérent et un alignement complet sur les règlements ONU, il convient d'abroger le règlement (UE) nº 540/2014 et de modifier l'annexe II du règlement (UE) 2018/858 afin de n'autoriser la conformité qu'avec les règlements ONU applicables. ***Cet alignement ne devrait pas entraîner une réduction du niveau de protection contre le bruit de la circulation ni empêcher l'Union d'adopter des exigences plus strictes lorsque cela est nécessaire pour protéger la santé publique, les usagers vulnérables de la route et les environnements urbains.***
[10] Règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du	[10] Règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du

16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Règlement nº 138 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur silencieux en ce qui concerne leur audibilité réduite [2017/71] (JO L 9 du 13.1.2017, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Règlement nº 51 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur ayant au moins quatre roues en ce qui concerne les émissions sonores [2018/798] (JO L 138 du 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Règlement nº 59 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des silencieux de remplacement [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Règlement nº 138 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur silencieux en ce qui concerne leur audibilité réduite [2017/71] (JO L 9 du 13.1.2017, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Règlement nº 51 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur ayant au moins quatre roues en ce qui concerne les émissions sonores [2018/798] (JO L 138 du 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Règlement nº 59 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des silencieux de remplacement [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Amendement 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) La disponibilité et le caractère abordable des infrastructures de recharge dans tous les États membres

constituent des facteurs déterminants pour l'adoption des véhicules électriques par les citoyens et les entreprises européens, car ils influencent considérablement les décisions d'achat des consommateurs. Il est dès lors essentiel d'investir dans des infrastructures de recharge étendues et interopérables afin de permettre un déploiement plus large de la mobilité à émissions nulles, ainsi que d'accroître l'utilisation en mode électrique des véhicules hybrides rechargeables, contribuant ainsi à la réduction prévue des émissions de CO_2. La mise à disposition d'infrastructures de recharge suffisantes dans l'ensemble de l'Union est nécessaire pour garantir la facilité d'utilisation pour les consommateurs, simplifier la mobilité transfrontière et soutenir le bon fonctionnement du marché intérieur.

Or. en

Amendement 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) Les véhicules fabriqués conformément aux exigences réglementaires en vigueur au moment de leur production ne devraient pas faire l'objet, a posteriori, de restrictions concernant leur immatriculation, leur vente ou leur mise en service, au seul motif de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques, ce qui n'a pas d'incidence sur l'application de mesures de sauvegarde ou d'actions correctives dans les cas où les véhicules présentent

un risque grave pour la sécurité ou l'environnement, et ne devrait pas non plus empêcher l'adoption de mesures futures fondées sur des preuves dûment justifiées.

Or. en

Justification

Afin d'éliminer la fragmentation du marché et la charge administrative résultant de procédures nationales non harmonisées en matière d'exemption de fin de série, telles que les mécanismes variables de quotas ou de dates limites, il convient de simplifier le cadre de l'immatriculation du véhicule. Les procédures actuelles entraînent une charge administrative inutile tant pour le secteur que pour les autorités nationales compétentes. Par conséquent, si la date de fabrication d'un véhicule est antérieure à l'entrée en vigueur d'une nouvelle exigence légale, son certificat de conformité devrait rester valable, ce qui éviterait de devoir recourir à des procédures fastidieuses d'exemption de fin de série.

Amendement 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le	(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale ***et constitue une première étape nécessaire pour encourager le développement et l'installation de points de recharge bidirectionnels. Par ailleurs, les batteries des véhicules électriques offrent un formidable potentiel pour le stockage temporaire et la réinjection dans le réseau de l'électricité issue des énergies renouvelables, grâce à la recharge bidirectionnelle, lorsque celle-ci n'est pas utilisée par les entreprises et les ménages***.

règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.

Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]) ***ou le cadre révisé relatif aux instruments de mesure (directive (UE) 2026/706[15 bis]). Aux fins de la recharge bidirectionnelle, la directive (UE) 2018/2001[15 ter] (RED III) et l'article 14 du règlement (UE) 2023/1542[15 quater] (règlement sur les batteries) exigent que les véhicules enregistrent les données que les constructeurs sont tenus de communiquer***. Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires***, tout en garantissant la cohérence avec les exigences de la directive RED III, du règlement relatif aux batteries et du règlement sur les***

données[15 quinquies].

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15 bis] Directive (UE) 2026/706 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2026 modifiant la directive 2014/32/UE en ce qui concerne les ensembles de mesurage pour les équipements d'alimentation des véhicules électriques et les distributeurs de gaz comprimé, ainsi que les compteurs d'électricité, de gaz et d'énergie thermique (JO L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15 ter] Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15 quater] Règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L 191 du 28.7.2023, p. 1–117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

15 quinquies ***Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).***

Or. en

Amendement 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Alors que ***la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que*** le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le	(11) Alors que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de

règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des ***services de véhicule à réseau***, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.

veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des ***recharges intelligentes***, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires. ***Cette habilitation devrait se limiter à la connexion physique et au protocole de communication pour la recharge intelligente unidirectionnelle – quelle prise, quel câble et quel format de communication – et s'appuyer sur les normes déjà retenues par l'Union en vertu du règlement (UE) 2023/1804, notamment le système de charge combiné et, pour les poids lourds, le système de charge mégawatt (MCS). Toute participation à des services de véhicule à réseau ou de transfert d'énergie bidirectionnel doit rester volontaire et nécessiter le consentement explicite et révocable du propriétaire du véhicule; cette habilitation ne devrait pas imposer aux propriétaires de véhicules des obligations indirectes de partager des données ou de participer à des programmes d'équilibrage du réseau.***

---

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la

Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendement 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques.	(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques.

Ainsi, afin de garantir ***l'***interopérabilité ***entre les véhicules***, ***l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter*** la Commission ***à définir*** des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.	Afin de garantir ***cette*** interopérabilité, la Commission ***devrait adopter un acte délégué définissant*** des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires. ***L'acte délégué devrait également établir une désignation «prêt pour la communication de véhicule à réseau» («V2G-ready») à inclure dans le certificat de conformité des véhicules, ainsi qu'une méthode correspondante pour vérifier la conformité. L'acte délégué devrait être adopté dans le délai fixé par le règlement (UE) 2018/858, afin de garantir la mise en place d'un cadre européen cohérent et en temps utile.***
[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Amendement 41
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.	(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires. ***Cette habilitation devrait se limiter à la connexion physique et au protocole de communication.***

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendement 42
Maria Grapini

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388[14] de la Commission et un code de réseau sur les exigences applicables au	(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés /un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388[14] de la Commission et un code de réseau sur les exigences applicables au

raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]***)***. Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.

raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]***]***. ***En l'absence d'une approche harmonisée, il pourrait en résulter une fragmentation du marché unique et la création de conditions inégales pour les utilisateurs.*** Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.

---

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Amendement 43
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau	(11) Alors que la technologie des véhicules électriques à batterie évolue rapidement et que le nombre de véhicules électriques sur le marché augmente, l'interopérabilité entre les véhicules, les infrastructures de recharge et le réseau électrique devient de plus en plus cruciale. Une approche de l'interopérabilité harmonisée au niveau de l'Union est essentielle pour éviter la fragmentation de certaines exigences techniques qui sont élaborées en dehors du cadre de la réception par type des véhicules, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des codes de réseau révisés (un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation établi par le règlement (UE) 2016/1388 de la Commission[14] et un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité établi par le règlement (UE) 2016/631 de la Commission[15]). Par conséquent, afin de veiller à l'harmonisation des capacités des véhicules électriques à batterie et de permettre l'interopérabilité des services de véhicule à réseau, les véhicules devront satisfaire à certaines exigences techniques. Ainsi, afin de garantir l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge et le réseau électrique, le règlement (UE) 2018/858 devrait habiliter la Commission à définir***, dans un délai déterminé,*** des exigences techniques en matière d'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de

électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires.

[14] Règlement (UE) 2016/1388 de la Commission du 17 août 2016 établissant un code de réseau sur le raccordement des réseaux de distribution et des installations de consommation (JO L 223 du 18.8.2016, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Règlement (UE) 2016/631 de la Commission du 14 avril 2016 établissant un code de réseau sur les exigences applicables au raccordement au réseau des installations de production d'électricité (JO L 112 du 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Amendement 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 bis) L'interopérabilité prévue par le présent règlement permet de connecter les véhicules de manière permanente et bidirectionnelle à l'infrastructure de recharge et au réseau électrique, faisant ainsi de la cybersécurité des véhicules connectés une partie intégrante de la sécurité du système énergétique lui-même. Les véhicules dotés d'une connexion permanente avec des serveurs externes et bénéficiant de mises à jour logicielles à distance soulèvent, en matière de sécurité, les mêmes questions que celles déjà abordées pour les équipements de télécommunications et d'infrastructures énergétiques dans le

cadre de la boîte à outils de cybersécurité 5G, qui permet aux États membres d'empêcher les fournisseurs à haut risque d'accéder à des fonctions critiques sur la base d'une évaluation coordonnée des risques plutôt que par une exclusion catégorique fondée sur l'origine. La Commission devrait donc évaluer la nécessité d'un cadre européen pour la cybersécurité des véhicules connectés, en s'appuyant sur la logique fondée sur les risques de cette boîte à outils, et présenter une proposition le cas échéant. Dans l'attente de l'établissement d'un tel cadre, les États membres devraient conserver la compétence pour adopter des mesures proportionnées lorsque des cas d'utilisation critiques, tels que la proximité d'installations de défense, d'infrastructures nationales critiques ou de flottes relevant des administrations publiques, le justifient.

Or. en

Amendement 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Proposition de règlement
Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 bis) La mise en place de nouvelles flexibilités facilitant la conformité dans le cadre des normes de performance relatives aux émissions de CO_2 applicables aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs [révision du règlement (UE) 2019/63] permettra de continuer à utiliser les moteurs à combustion interne. Ces flexibilités ne devraient pas affaiblir les objectifs de l'Union en matière de climat, de qualité de l'air et de santé publique. Afin de garantir la cohérence entre les normes

relatives au CO_2 et les règles de l'Union en matière de réception par type, la Commission devrait évaluer si le règlement (UE) 2024/1257 (cadre de la norme Euro 7) continue de contribuer efficacement à la transition vers une mobilité à émission nulle, notamment grâce à des exigences strictes en matière d'émissions polluantes, de durabilité des batteries et de performances des véhicules en conditions réelles d'utilisation. Si cette évaluation met en évidence des risques selon lesquels les flexibilités réglementaires pourraient différer les réductions d'émissions, prolonger l'utilisation de véhicules plus polluants ou compromettre l'objectif de neutralité climatique de l'Union, la Commission devrait envisager des mesures législatives appropriées afin de renforcer le cadre de la norme Euro 7.

Or. en

(Règlement (UE) 2019/63; Règlement (UE) 2024/1257)

Amendement 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable ***a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables***. Des mesures réglementaires ciblées (***période transitoire*** plus ***longue*** pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des ***avantages fiscaux*** (***tels*** que les régimes de	(12) La transition vers un transport routier plus durable ***nécessite des cadres réglementaires qui encouragent de véritables réductions des émissions tout en préservant la neutralité technologique, le choix des consommateurs et une mobilité abordable***. Des mesures réglementaires ciblées (***périodes transitoires*** plus ***longues*** pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des ***mesures fiscales*** (***telles*** que les régimes de subventions) et ***des mesures non fiscales*** (telles que les places

subventions) et non ***fiscaux*** (tels que les places de stationnement réservées), ***peuvent,*** conformément aux règles en matière d'aides d'État***, contribuer,*** le cas échéant, ***à rendre*** les petits véhicules électriques ***plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type***. ***Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie*** de véhicules ***M1 existante***.

de stationnement réservées), conformément aux règles en matière d'aides d'État le cas échéant, ***peuvent accélérer le déploiement sur le marché des véhicules à émissions nulles et à haut rendement. Lors de l'élaboration de telles mesures, il conviendrait d'accorder une plus grande importance aux critères objectifs liés aux émissions, notamment la consommation d'énergie, le poids des véhicules et l'efficacité technologique. Un véhicule de petite taille ne se traduit pas nécessairement par des coûts d'achat ou d'exploitation moins élevés.*** Les petits véhicules électriques ***sont principalement utilisés comme deuxième voiture, tandis que les ménages à faibles revenus se tournent généralement vers le marché de l'occasion et sont souvent confrontés à un accès limité aux infrastructures de recharge; par ailleurs, de nombreux ménages, en particulier les familles, ont besoin de véhicules offrant une capacité d'accueil suffisante, un espace de rangement pour les bagages et une autonomie suffisante pour répondre à leurs besoins quotidiens en matière de mobilité***. ***L'objectif d'une mobilité abordable et durable ne devrait donc pas se limiter à la promotion des véhicules de petite taille, mais devrait également soutenir les véhicules familiaux plus spacieux lorsqu'ils atteignent un niveau élevé d'efficacité énergétique. La différenciation réglementaire devrait par conséquent reposer sur des paramètres objectifs et mesurables liés aux émissions, notamment l'efficacité énergétique. Une telle approche favoriserait de véritables réductions des émissions de CO_2, encouragerait l'innovation sans privilégier aucune technologie en particulier et renforcerait les mesures incitatives visant à améliorer en permanence l'efficacité énergétique dans toutes les catégories*** de véhicules. ***En revanche, les critères fondés sur la longueur des véhicules pourraient inciter à procéder à de légers ajustements***

dimensionnels afin d'obtenir des avantages réglementaires, sans pour autant récompenser directement l'amélioration de l'efficacité technologique et de l'accessibilité financière.

Or. en

Amendement 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules ***électriques*** plus abordables. Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules ***électriques*** n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans ***la catégorie*** de véhicules M1 ***existante***.	(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition ***dans le respect de la neutralité technologique***, il est nécessaire de rendre ***les véhicules à émissions nulles et*** les véhicules ***utilitaires légers*** plus abordables ***et d'élargir l'éventail des technologies disponibles sur le marché, en favorisant les véhicules électriques purs, les véhicules à pile combustible et autres véhicules fonctionnant à l'hydrogène, ainsi que les véhicules à moteur à combustion ou hybrides fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO_2***. Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules

électriques plus abordables. Toutefois, ***bien que la notion de «véhicule à émissions nulles» soit introduite dans le règlement (UE) 2019/631,*** aucune définition juridique des petits véhicules ***à émissions nulles*** n'est actuellement fournie dans le cadre ***réglementaire*** de ***l'Union relatif à*** la réception par type ***des véhicules***. Par conséquent, il convient d'introduire une ***nouvelle*** sous-catégorie ***de véhicules à émissions nulles*** dans les catégories de véhicules M1 et N1 ***existantes***. ***La définition du «petit véhicule à émissions nulles», en tant que sous-catégorie relevant des catégories de véhicules M1 et N1 dans le présent règlement, est étroitement liée à la définition des véhicules à émissions nulles ou aux dispositions relatives aux super-crédits prévues par le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, ou aux exigences en matière de faibles émissions de carbone dans le cadre des marchés publics et des régimes d'aide publique, ainsi que, le cas échéant, aux modifications qui en découlent pour les dispositions relatives à la réception par type. Par conséquent, en cas d'évolutions législatives dans ces domaines, la Commission devrait être habilitée à les intégrer dans les règles relatives à la réception par type au moyen d'actes délégués.***

Or. en

Amendement 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables. Des mesures réglementaires ciblées (***période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences,*** incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.	(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme***, ce qui a également contribué à la tendance générale à la mise en circulation de véhicules plus grands et plus lourds***. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition***, en élargir la portée et assurer une concurrence loyale au sein du marché intérieur***, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables ***pour les consommateurs. Les mesures visant à favoriser les véhicules électriques plus petits et plus abordables devraient rester compatibles avec les objectifs de l'Union en matière de sécurité, y compris en ce qui concerne la protection des passagers et des usagers vulnérables de la route***. Des mesures réglementaires ciblées (incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables ***et à renforcer la confiance des consommateurs***. ***Afin de préserver les emplois, les compétences et la valeur ajoutée industrielle au sein de l'Union, les fabricants devraient être incités à investir dans les petits véhicules électriques, notamment en privilégiant les composants «fabriqués dans l'Union européenne» dans les marchés publics et dans le cadre de la décarbonation des flottes d'entreprise, conformément au règlement (UE) XXXX/XXXX[15 sexies] [proposition établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la décarbonation dans des secteurs stratégiques] («règlement relatif à***

l'accélération des capacités industrielles»). Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante ***afin de clarifier le cadre réglementaire, de faciliter la mise en œuvre de ces mesures et d'assurer la cohérence du marché intérieur***.

---

15 sexies ***Règlement (UE) XXXX/XXXX du Parlement européen et du Conseil du [...] établissant un cadre de mesures visant à accélérer les capacités industrielles et la décarbonation dans les secteurs stratégiques et modifiant les règlements (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 et (UE) 2024/3110 (JO L, ...)***

Or. en

Amendement 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules ***électriques*** haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de ***rendre les*** véhicules ***électriques plus abordables***. Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de	(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de ***favoriser une plus large disponibilité des*** véhicules ***à faibles émissions à un prix abordable*** Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels

subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules ***électriques*** plus abordables. ***Toutefois, aucune*** définition juridique ***des*** petits véhicules ***électriques*** n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. ***Par conséquent***, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.

que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules ***à faibles émissions produits dans l'Union*** plus abordables. ***Pour répondre au mieux à l'objectif d'accessibilité financière, il convient de définir cette sous-catégorie en fonction des performances du véhicule en matière d'émissions plutôt qu'en fonction d'une seule technologie de propulsion. L'éligibilité devrait donc s'étendre à tous les véhicules considérés comme des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions au sens de l'article 3, paragraphe 1, point m), du règlement (UE) 2019/631, y compris les véhicules fonctionnant avec des carburants renouvelables au sens de l'article 2, point 22 bis), de la directive (UE) 2018/2001, tels que les biocarburants définis à l'article 2, point 33), de ladite directive et les carburants renouvelables d'origine non biologique tels que définis à l'article 2, point 36), de ladite directive, quel que soit leur type de propulsion. Étant donné qu'aucune*** définition juridique ***de tels*** petits véhicules n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante. ***Afin de garantir que les avantages liés à cette sous-catégorie soutiennent l'industrie manufacturière européenne, l'éligibilité devrait être subordonnée à l'origine communautaire du véhicule. Les critères permettant de déterminer l'origine de l'Union aux fins de cette sous-catégorie devraient être fixés par un acte législatif adopté conformément à la procédure législative ordinaire, selon la méthode à établir en vertu du règlement [règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, 2026/0068(COD)].***

Or. en

Amendement 50
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules ***électriques plus abordables***. Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.	(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules ***à faibles émissions financièrement accessibles, tout en garantissant la neutralité technologique***. Des mesures réglementaires ciblées (période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences, incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.

Or. en

Amendement 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables. Des mesures réglementaires ciblées (***période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences,*** incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.	(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables. Des mesures réglementaires ciblées (incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.

Or. en

Amendement 52
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables. Des mesures	(12) La transition vers un transport routier plus durable a été principalement motivée par la croissance des ventes de modèles de véhicules électriques haut de gamme. Toutefois, pour assurer la continuité de cette transition, il est nécessaire de rendre les véhicules électriques plus abordables. Des mesures

réglementaires ciblées (***période transitoire plus longue pour les nouvelles exigences,*** incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.	réglementaires ciblées (incitations ciblées dans les normes d'émission de CO_2 des véhicules), des avantages fiscaux (tels que les régimes de subventions) et non fiscaux (tels que les places de stationnement réservées), peuvent, conformément aux règles en matière d'aides d'État, contribuer, le cas échéant, à rendre les petits véhicules électriques plus abordables. Toutefois, aucune définition juridique des petits véhicules électriques n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.

Or. en

Amendement 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Le «facteur d'utilisation» est l'hypothèse retenue par la législation de l'Union pour déterminer la proportion du temps pendant laquelle un véhicule hybride rechargeable roule en mode électrique. La révision applicable à partir de 2027 en vertu du règlement (UE) 2023/443 de la Commission entraînerait une diminution sensible de cette valeur de référence et aggraverait ainsi les performances officielles en matière d'émissions de CO_2 des véhicules hybrides rechargeables. Toutefois, cette révision repose sur les données relatives au parc existant et aux conditions actuelles de recharge, alors que la capacité des batteries, l'accès aux bornes de recharge et le comportement des utilisateurs devraient continuer à évoluer.

En l'absence de données actualisées et représentatives des conditions réelles d'utilisation, une telle révision risque d'exclure les véhicules hybrides rechargeables des catégories de véhicules à émissions nulles et à faibles émissions, des dispositifs de marchés publics et des régimes nationaux d'incitation, y compris lorsque leurs performances en conditions réelles justifieraient le maintien de leur éligibilité Le facteur d'utilisation devrait donc continuer à reposer sur des données représentatives et actualisées et ne pas compromettre une approche neutre sur le plan technologique en faveur d'une mobilité à faibles émissions et abordable.

Or. en

Amendement 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Même si le coût total de propriété d'un véhicule électrique à batterie, sur l'ensemble de sa durée de vie, est inférieur à celui d'un véhicule à moteur à combustion interne, principalement en raison des coûts d'entretien et de carburant plus faibles, le prix d'achat plus élevé d'un véhicule électrique neuf constitue souvent un obstacle important pour les consommateurs. Les modèles nationaux de crédit-bail social, en particulier ceux destinés aux ménages à revenus moyens et faibles, se sont révélés efficaces pour accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles, et ainsi réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et l'incidence des fluctuations des

prix. Les États membres devraient être encouragés à mettre en place un cadre réglementaire pour le crédit-bail social, destiné en particulier aux ménages à revenus moyens et faibles, aux usagers vulnérables des transports et aux travailleurs. À cette fin, les États membres sont encouragés à utiliser les fonds européens disponibles, notamment le Fonds social pour le climat établi par le règlement (UE) 2023/955[15 septies].

[15 septies] ***Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).***

Or. en

Amendement 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Dans l'attente de la proposition de la Commission relative aux carburants neutres en CO_2, comme le prévoit le considérant 11 du règlement (UE) 2023/851, et compte tenu des négociations en cours concernant sa révision, il convient, aux fins du présent règlement, de considérer comme des carburants neutres en CO_2 tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001 relative aux énergies renouvelables, pour autant qu'ils satisfassent aux critères de durabilité énoncés dans cette directive et dans les

actes délégués adoptés en vertu de celle-ci, dès lors que la production de ces carburants intègre une quantité de CO_2 issue de la biomasse, de l'air ambiant ou de sources de carbone recyclé équivalente à celle libérée lors de leur combustion pendant la phase d'utilisation. Ces carburants devraient inclure des carburants renouvelables et/ou synthétiques, tels que les biocarburants, le biogaz, les combustibles issus de la biomasse, les carburants liquides et gazeux renouvelables destinés au secteur des transports, d'origine non biologique ou un combustible ou carburant à base de carbone recyclé, ainsi que les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX du règlement 2018/2021.

Or. en

Amendement 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur ne peuvent contribuer efficacement aux objectifs climatiques de l'Union que si leurs valeurs réglementaires d'émissions de CO_2 mettent en évidence leurs performances réelles. Le facteur d'utilisation employé pour déterminer les émissions pondérées de CO_2 de ces véhicules dans le cadre de la réception par type devrait donc être régulièrement évalué par la Commission à la lumière de données concrètes, notamment celles relatives aux parts réelles de conduite en mode électrique, à la consommation de carburant, à la consommation d'électricité et aux habitudes de recharge.

Lorsqu'il s'avère que les valeurs de réception par type ne sont pas représentatives des performances réelles, la Commission devrait adapter la méthode concernée et, le cas échéant, appliquer des facteurs de correction afin de garantir l'intégrité environnementale et l'efficacité du présent règlement (UE) 2019/613.

Or. en

(Règlement (UE) 2019/613)

Justification

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Amendement 57
Jens Gieseke

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Par ailleurs, les véhicules électriques à haut rendement peuvent contribuer de manière significative à réduire la consommation d'énergie, à diminuer les coûts d'exploitation pour les consommateurs et à alléger la pression sur les réseaux électriques. Afin d'encourager le développement et l'adoption par le marché de ces véhicules, il convient de créer une catégorie spécifique pour les véhicules électriques à haut rendement et de mettre en place des mesures d'incitation ciblées, notamment par l'intermédiaire d'un mécanisme de «bonification» dans le cadre des normes

de performance en matière d'émissions de CO_2. Toutefois, aucune définition juridique des véhicules électriques à haut rendement n'est actuellement fournie dans le cadre de la réception par type. Par conséquent, il convient d'introduire une sous-catégorie dans la catégorie de véhicules M1 existante.

Or. en

Justification

Les véhicules électriques à haut rendement contribuent à réduire les coûts d'exploitation pour les consommateurs, à diminuer la demande énergétique globale et à alléger la pression sur les réseaux électriques. Afin d'encourager le développement de véhicules efficaces sur le plan énergétique, il conviendrait de mettre en place une nouvelle «bonification».

Amendement 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Le facteur d'utilisation employé pour déterminer les émissions officielles de CO_2 des véhicules hybrides rechargeables a été révisé par le règlement (UE) 2023/443 de la Commission en deux étapes, la seconde s'appliquant à compter du 1er janvier 2027. Depuis l'élaboration de cette révision, les groupes motopropulseurs hybrides rechargeables ont considérablement accru leur autonomie en mode électrique et la part de la conduite électrique en conditions réelles. L'application de la mesure prévue pour 2027 aurait donc pour effet de sous-estimer les performances des véhicules à la pointe de la technologie et de décourager la poursuite des investissements dans une technologie de transition qui reste importante pour

garantir l'accessibilité financière et pour les régions disposant d'une infrastructure de recharge limitée. Il convient donc de maintenir les paramètres relatifs au facteur d'utilisation applicable en 2025 et 2026.

Or. en

Amendement 59
Daniel Attard

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) La mise en place de la nouvelle sous-catégorie de véhicules M1E devrait tenir compte de la situation particulière des petits marchés et des marchés à conduite à droite, afin de garantir l'accessibilité financière, l'accessibilité au marché et des coûts de mise en conformité proportionnés.

Or. en

Justification

Afin de garantir que la catégorie M1E proposée reste commercialement viable pour les marchés des petits véhicules et des véhicules à conduite à droite.

Amendement 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui	***supprimé***

concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux.

Or. en

Amendement 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux.	***supprimé***

Or. en

Amendement 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences	(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences

relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte ***de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux***.	relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte ***d'un certain nombre de paramètres afin de garantir une sécurité maximale aux utilisateurs finaux et aux autres usagers de la route, en particulier aux usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, ces véhicules étant spécifiquement destinés à circuler en milieu urbain. Par conséquent, il convient, au minimum, de veiller à ce que cette nouvelle sous-catégorie de véhicules soit conforme aux exigences applicables aux voitures particulières de la catégorie M1 prévues par le règlement (UE) 2019/2144.***
	Or. en

Amendement 63
Maria Grapini

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux.	(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de petits véhicules électriques, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux. ***Cela est nécessaire afin d'éviter de décourager le développement et l'utilisation des petits véhicules électriques.***
	Or. ro

Amendement 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de ***petits*** véhicules ***électriques***, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux.	(13) Lors de la fixation des dates d'application des futures exigences relatives aux véhicules à moteur qui concernent cette nouvelle sous-catégorie de véhicules, il convient de tenir compte de l'incidence proportionnellement plus importante que ces nouvelles exigences peuvent avoir sur les coûts de développement de ces véhicules par rapport à ceux qui sont plus lourds et plus coûteux.

Or. en

Amendement 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Le règlement (UE) 2019/2144 a été adopté en 2019 et devrait faire l'objet d'une révision en 2027 afin d'adapter ses exigences aux dernières avancées technologiques garantissant une sécurité maximale aux usagers de la route, en particulier aux plus vulnérables. Certaines mises à jour de ces exigences sont déjà en cours dans le cadre des travaux de la CEE-ONU, auxquels participe l'Union, afin d'adapter les exigences de performance des véhicules. Ces mises à jour, ainsi que les éventuels nouveaux équipements de sécurité prévus dans le cadre de la

révision du règlement (UE) 2019/2144, devraient s'appliquer à la catégorie de véhicules M1E afin de garantir la sécurité routière et de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en la matière. Par ailleurs, les exigences actuellement prévues par le règlement (UE) 2019/2144 devraient être maintenues.

Or. en

Amendement 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Comme annoncé dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, la Commission doit publier une recommandation proposant des options de mécanismes d'incitation qui se sont avérés efficaces pour promouvoir l'adoption de véhicules à émissions nulles ***et qui sont*** conformes aux règles de concurrence. Les recommandations aux États membres concernant les mesures fiscales (subventions à l'achat, exonérations fiscales, exonération des péages routiers) et non fiscales (attribution de droits de stationnement en fonction de la taille, infrastructures de recharge spécifiques, etc.) pourraient également s'appuyer sur la nouvelle sous-catégorie de véhicules que sont les petits véhicules électriques.	(14) Comme annoncé dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen, la Commission doit publier une recommandation proposant des options de mécanismes d'incitation qui se sont avérés efficaces pour promouvoir l'adoption de véhicules à émissions nulles***. Ces mesures d'incitation devraient être conformes aux objectifs stratégiques de l'Union, notamment le renforcement de la compétitivité de l'industrie automobile européenne, tout en étant*** conformes aux règles de concurrence ***et en évitant les distorsions du marché intérieur***. Les recommandations aux États membres concernant les mesures fiscales (subventions à l'achat, exonérations fiscales, exonération des péages routiers) et non fiscales (attribution de droits de stationnement en fonction de la taille, infrastructures de recharge spécifiques, etc.) pourraient également s'appuyer sur la nouvelle sous-catégorie de véhicules que sont les petits véhicules électriques. ***Ces mesures devraient garantir que le soutien public contribue efficacement au renforcement de l'écosystème industriel***

de l'Union.

Or. en

Amendement 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(14 bis) Les États membres consacrent des ressources considérables aux mesures d'incitation en faveur des véhicules, mais il n'existe aucune définition commune leur permettant d'orienter ces aides vers des véhicules incarnant la création de valeur européenne. Le règlement [règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, 2026/0068(COD)] établit, pour la première fois, une méthode fondée sur les composants et les fournisseurs afin de déterminer si un véhicule est d'origine européenne, mais limite cette méthode aux véhicules électriques et en définit les modalités principalement au moyen d'actes délégués. Les véhicules équipés de groupes motopropulseurs à combustion interne ou hybrides, y compris les véhicules fonctionnant avec des carburants renouvelables d'origine non biologique tels que définis à l'article 2, point 36) de la directive (UE) 2018/2001 ou fonctionnant aux biocarburants, tels que définis à l'article 2, point 33), de ladite directive, et qui continuent de représenter une part significative des immatriculations bénéficiant d'aides, restent en dehors de tout cadre équivalent. Afin de fournir aux États membres un instrument opérationnel leur permettant de renforcer la base d'approvisionnement européenne s'ils le souhaitent, tout en préservant la responsabilité des colégislateurs quant au champ

d'application de ces mesures, la Commission devrait évaluer la possibilité d'appliquer cette méthode de manière neutre vis-à-vis des types de groupe motopropulseur et présenter une proposition devant être adoptée selon la procédure législative ordinaire, afin que le champ d'application et les seuils d'un tel cadre mettent en évidence un choix politique délibéré et non un ajustement technique.

Or. en

Amendement 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(14 bis) Les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) peuvent jouer un rôle dans la transition vers une mobilité à émission nulle et être utiles pour des cas d'utilisation spécifiques ainsi que sur d'autres marchés mondiaux. Ils contribuent à la réduction des émissions de CO_2 issues du transport routier en associant la technologie des moteurs à combustion à une capacité de conduite électrique, offrant ainsi aux consommateurs une option pratique et souple les initiant à la mobilité électrique. Les émissions de CO_2 des VHE-RE, tels que définis par le règlement (UE) 2024/1257, sont calculées en utilisant un facteur d'utilisation qui, depuis 2025, donne plus d'importance au kilométrage dans les essais de réception par type et qui devrait être encore révisé à la hausse à partir de 2027. Une telle révision entraînerait une augmentation

significative des valeurs de CO_2 mesurées lors de la réception par type, réduisant ainsi la contribution des VHE-RE au respect, par les constructeurs, des objectifs de réduction des émissions de CO_2. Afin de garantir une stabilité réglementaire et de préserver la contribution des VHE-RE à la réduction des émissions, il convient de maintenir le facteur d'utilisation actuel en modifiant le règlement (UE) 2024/1257.

Or. en

Justification

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Amendement 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/2144. Cette exigence impose des coûts ***inutiles*** aux constructeurs	(16) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse***, en raison du lien entre l'augmentation de la masse du véhicule et l'accroissement de la force de collision***, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ

automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit ***l'augmentation*** du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. Il convient ***par conséquent*** d'exempter les véhicules ***à émissions nulles*** de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse.

d'application du règlement (UE) 2019/2144. ***La masse d'un véhicule est un paramètre important en matière de sécurité routière.*** Cette exigence impose des coûts ***supplémentaires*** aux constructeurs automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit ***le déploiement*** du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. ***Afin de soutenir la transition vers un transport à émissions nulles et de renforcer la compétitivité des entreprises européennes, en particulier des PME,*** il convient d'exempter les véhicules ***électriques purs*** de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse***, à condition que des mesures appropriées soient mises en place pour garantir la sécurité routière***. ***Cette exemption pourrait faire l'objet d'un réexamen périodique afin de s'assurer qu'elle reste proportionnée, sûre et compatible avec les objectifs liés à la sécurité et au marché intérieur.***

Or. en

Amendement 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application du	(16) En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement

règlement (UE) 2019/2144. Cette exigence impose des coûts inutiles aux constructeurs automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. Il convient par conséquent d'exempter les véhicules à émissions nulles de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse.

(UE) 2019/2144. Cette exigence impose des coûts inutiles aux constructeurs automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. Il convient par conséquent d'exempter les véhicules à émissions nulles de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse. ***Toutefois, étant donné que cette exemption n'a pas fait l'objet d'une analyse d'impact spécifique et que la densité énergétique des batteries devrait s'améliorer avec le temps, il convient d'examiner si elle reste justifiée dans le cadre de l'évaluation du règlement (UE) 2019/2144. La Commission devrait donc examiner les effets de l'exemption sur la sécurité routière et les évolutions technologiques et, le cas échéant, examiner si le seuil de masse en charge maximale techniquement admissible reste nécessaire.***

Or. en

Amendement 71
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) En raison du poids ***de la batterie, les*** véhicules utilitaires légers ***électriques à batterie*** peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse***, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application du***	(16) En raison du poids ***des systèmes de sécurité modernes et d'autres équipements obligatoires des*** véhicules utilitaires légers***, lesdits véhicules*** peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse Il convient par conséquent d'exempter les véhicules ***utilitaires légers*** de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement

règlement (UE) 2019/2144. Cette exigence impose des coûts inutiles aux constructeurs automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. Il convient par conséquent d'exempter les véhicules ***à émissions nulles*** de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse.

admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse.

Or. en

Amendement 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) ***En raison du poids de la batterie, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie peuvent dépasser un poids de 3,5 tonnes et sont soumis à l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse, bien qu'ils présentent la même charge utile et le même cas d'utilisation que les véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à combustion interne qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/2144. Cette exigence impose des coûts inutiles aux constructeurs automobiles et aux entreprises achetant de tels véhicules, ce qui ralentit l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers à émissions nulles. Il convient par conséquent d'exempter*** les véhicules ***à émissions nulles*** de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes de l'obligation d'être équipés	(16) Les véhicules de catégorie N2 dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes ***relèvent de cette catégorie en raison du poids des équipements obligatoires plutôt que d'un profil de risque plus élevé, et présentent la même charge utile et les mêmes usages que les véhicules utilitaires légers plus légers qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/2144. Il convient donc d'exempter ces véhicules*** de l'obligation d'être équipés de limiteurs de vitesse***, quel que soit leur mode de propulsion***. ***Le fait de traiter l'ensemble de la gamme de poids de manière cohérente permet également aux opérateurs d'exploiter pleinement la capacité de chargement des camionnettes modernes, ce qui réduit le nombre de trajets nécessaires pour un volume donné de marchandises et, par***

de limiteurs de vitesse.	***conséquent, diminue les émissions par tonne-kilomètre.***

Or. en

Amendement 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 bis) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles mises en place par le règlement (UE) 2024/1257 et les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Compte tenu des difficultés techniques spécifiques liées au développement et au déploiement de technologies à émissions nulles pour les poids lourds et les remorques, il convient de prévoir un délai de mise en œuvre plus long pour ces catégories de véhicules. Il convient donc de reporter une nouvelle fois l'application des dispositions du règlement (UE) 2024/1257 aux véhicules neufs des catégories M2, M3, N2 ou N3 et aux remorques des catégories O3 ou O4, afin de garantir que le secteur concerné dispose d'un délai suffisant pour se conformer aux nouvelles exigences. Il est rappelé que, pour les véhicules utilitaires lourds et les remorques, la date d'application peut être retardée, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules utilitaires lourds. Les dates d'adoption des actes d'exécution correspondants devraient être modifiées en conséquence.

Or. en

Amendement 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposition de règlement
Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 bis) Les enfants laissés sans surveillance dans un véhicule peuvent être exposés à des risques graves et évoluant rapidement, notamment un coup de chaleur, une hypothermie ou d'autres situations mettant leur vie en danger. Plusieurs États membres ont déjà pris des mesures pour faire face à ce risque, notamment en instaurant des obligations nationales concernant les dispositifs de rappel de présence d'enfant ou les dispositifs anti-abandon. Si ces mesures visent un objectif légitime et important en matière de sécurité, des exigences nationales divergentes peuvent entraîner une fragmentation du marché intérieur et des niveaux de protection inégaux au sein de l'Union. Compte tenu de l'existence de technologies de détection de la présence d'enfants et de leur intégration progressive dans les protocoles d'évaluation de la sécurité des véhicules, il convient d'établir une exigence harmonisée au niveau de l'Union prévoyant que les véhicules des catégories M1 et N1 soient équipés de systèmes capables de détecter ou de déduire de manière fiable la présence d'un enfant laissé sans surveillance dans le véhicule et de déclencher des alertes en temps utile.

Or. en

Amendement 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Proposition de règlement
Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 bis) Les systèmes de poignées de porte affleurantes et escamotables, en particulier ceux fonctionnant par commande électrique, peuvent présenter des risques en cas de panne d'alimentation électrique, de collision, de gel ou de situations d'urgence, notamment en cas d'incendie du véhicule ou d'immersion dans l'eau. Il est nécessaire que les constructeurs des catégories M1 et N1 veillent à ce que ces poignées puissent être utilisées dans ces situations, et qu'ils permettent une intervention rapide des services d'urgence grâce à l'établissement d'une norme de sécurité commune et facilement opérationnelle.

Or. en

Amendement 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 bis) Étant donné que certains réactifs peuvent geler à basse température, les fabricants devraient être tenus de concevoir et de fabriquer des systèmes d'injection de réactifs capables de résister à une utilisation à long terme, y compris dans des conditions de froid où le réactif peut être soumis à des cycles répétés de gel et de dégel. Cela implique notamment de prendre des mesures pour

assurer le chauffage des réservoirs de réactifs et des conduites.

Or. en

Amendement 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 16 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 ter) Les données réelles issues du dispositif embarqué pour la surveillance de la consommation de carburant et d'énergie (OBFCM) des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) immatriculés dans l'Union entre 2021 et 2023 montrent que les émissions de CO_2 en conditions réelles de ces véhicules étaient en moyenne 3,5 fois supérieures, sur cette période, aux valeurs de réception par type. Ce chiffre est nettement supérieur à celui des véhicules conventionnels et s'explique par l'écart entre le facteur d'utilisation employé lors de la réception par type et les habitudes réelles de recharge et de conduite des véhicules, ce qui entraîne une augmentation des émissions et une hausse des dépenses en carburant pour les consommateurs. L'analyse de ces données confirme également que l'écart entre les émissions réelles et les valeurs déclarées pour ces véhicules ne cesse de se creuser. Afin de renforcer la protection des consommateurs et de garantir que ces véhicules ne fassent l'objet d'aucun traitement inéquitable par rapport aux autres technologies, il est nécessaire de mettre à jour chaque année le facteur d'utilisation utilisé pour estimer les émissions de CO_2 des VHE-RE lors de la réception par type, sur la base des

données fournies par l'OBFCM.

Or. en

Amendement 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposition de règlement
Considérant 16 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(16 ter) Les technologies de prolongation de l'autonomie offrent des possibilités supplémentaires pour la décarbonation des véhicules lourds, mais ne sont actuellement pas suffisamment prises en compte dans les actes d'exécution adoptés en application de la législation Euro 6. En particulier, le cadre réglementaire actuel ne permet pas la réception par type des moteurs légers destinés à servir de prolongateurs d'autonomie dans les véhicules lourds. Afin de réduire la charge réglementaire et les coûts pour les constructeurs, il convient d'adopter des actes d'exécution autorisant l'utilisation et la réception par type de ces moteurs destinés à être montés sur des véhicules lourds.

Or. en

Amendement 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer

des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN*** en conditions de conduite réelles***, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de*** -7 °C ***à*** 38 °C***)***. Par conséquent, ***afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées*** à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257***, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Alors que la réglementation relative aux émissions*** en conditions de conduite réelles ***(RDE) définit les températures autorisées comprises entre*** -7 °C ***et*** 38 °C***, ces plages ne constituent pas des conditions d'essai obligatoires. Par conséquent, il n'existe aucune obligation de réaliser un essai RDE à -7 °C et la conformité à cette température demeure dès lors théorique plutôt qu'établie***. ***À l'inverse, l'essai en laboratoire à basse température soumet les véhicules à des conditions normalisées et contrôlées à -7 °C au moyen du cycle de conduite urbain, permettant ainsi une mesure reproductible et comparable des émissions au démarrage à froid. Les émissions au démarrage à froid constituent une phase critique au cours de laquelle les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), en particulier celles des véhicules à essence, sont considérablement accrues en raison du fonctionnement inefficace du système de post-traitement avant la mise en température, et représentent une part importante des émissions urbaines totales. Étant donné que ces émissions ne peuvent pas être systématiquement mesurées dans le cadre de l'essai RDE, qui est soumis aux variations réelles du comportement des conducteurs et des conditions de circulation, ces deux essais sont complémentaires et répondent à des objectifs distincts, leur coexistence ne constitue donc pas un double emploi. Par ailleurs, alors que l'obligation d'effectuer des essais à basse température a été reprise du règlement (CE) n° 715/2007[16 bis] au règlement (UE) 2024/1257, les valeurs limites d'émission correspondantes pour le CO et les HC ont été omises par inadvertance de ce dernier. Il convient,*** par conséquent, ***de maintenir l'obligation d'effectuer des essais en laboratoire à basse température***

prévue à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257 ***et de réintroduire des valeurs limites d'émission pour le CO et les HC qui ne soient pas moins strictes que celles applicables en vertu du règlement (CE) nº 715/2007, afin de mettre en évidence l'intention initiale des colégislateurs et de maintenir un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé publique***.

[16 bis] Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1-16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).

Or. en

Amendement 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient***, le cas échéant,*** de ***déclarer la conformité à l'exigence*** spécifique relative aux essais en

exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de ***supprimer cette exigence*** spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

laboratoire à basse température ***lors de la réception par type***.

Or. en

Justification

La norme Euro 7 reprend en grande partie le cadre de la norme Euro 6, notamment en ce qui concerne les limites d'émissions et les procédures d'essais harmonisées au niveau mondial pour les véhicules légers et les procédures d'essais concernant les émissions en conditions de conduite réelles (RDE). Toutefois, bien que l'essai de type 6 à basse température (-7 °C) figure toujours dans la liste, sa procédure et ses limites ont été omises, ce qui crée une obligation d'essai sans normes définies. Cet amendement supprime l'essai obligatoire de type 6 pour la réception par type, tout en conservant les limites de basse température de la norme Euro 6, la conformité étant attestée par une déclaration de conformité du constructeur.

Amendement 81
Kateřina Konečná

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257,

sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***de supprimer*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

il convient ***que la conformité à*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température ***soit attestée par une déclaration dans le cadre de la réception par type, le cas échéant***.

Or. en

Amendement 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***que la conformité à*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température ***soit attestée par une déclaration dans le cadre de la réception par type, le cas échéant***.

matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***de supprimer*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

Or. en

Justification

Afin de maintenir un niveau élevé de protection de l'environnement tout en évitant les essais physiques inutiles, il convient de préserver l'obligation légale de respecter les limites d'émissions à basse température en réintroduisant les limites d'émissions à basse température de la norme Euro 6.

Amendement 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***que la conformité à*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température ***soit attestée par une déclaration dans le cadre de la réception par type, le cas échéant***.

matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***de supprimer*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

Or. en

Justification

Le règlement (UE) 2024/1257 (Euro 7) visait à maintenir le cadre de la norme Euro 6 en matière d'émissions des véhicules légers. Toutefois, bien que l'essai de type 6 à basse température reste officiellement «obligatoire», la procédure et les valeurs limites correspondantes n'ont pas été transposées, ce qui engendre une insécurité juridique. Le train de mesures omnibus sur le secteur automobile supprime l'obligation de réaliser les essais pour approbation de type 6. Cet amendement garantit que le respect des limites fixées par la norme Euro 6 en matière de basses températures reste applicable grâce à la déclaration du constructeur et à la surveillance du marché.

Amendement 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***que la conformité à*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température ***soit attestée***

exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***de supprimer*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

par une déclaration dans le cadre de la réception par type, le cas échéant.

Or. en

Justification

Le règlement (UE) 2024/1257 (Euro 7) visait à préserver en grande partie le cadre de l'Euro 6. Cependant, bien que l'essai à basse température demeure obligatoire, la procédure correspondante et les limites d'émission n'ont pas été transposées, créant ainsi un vide juridique. Le train de mesures omnibus proposé pour le secteur automobile supprime le test obligatoire, ce qui pourrait affaiblir le contrôle des émissions à basse température par rapport à la norme Euro 6. L'amendement comble cette lacune en maintenant le respect des limites fixées par la norme Euro 6 en matière de basses températures grâce aux déclarations des constructeurs et à la surveillance du marché.

Amendement 85
Jana Nagyová

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257,

sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient ***de supprimer*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles***.

il convient ***que la conformité à*** cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température ***soit attestée par une déclaration dans le cadre de la réception par type, le cas échéant***.

Or. en

Justification

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Amendement 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température, ***car*** cette suppression ne ***compromettra*** pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). ***Toutefois, l'expérience acquise dans certaines régions de l'Union a montré que des conditions climatiques extrêmes peuvent avoir une incidence négative sur le fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions en conditions réelles d'utilisation.*** Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température, ***tout en veillant à ce que les systèmes de maîtrise des émissions demeurent efficaces et fiables dans toutes les conditions d'utilisation pertinentes sur l'ensemble du territoire de l'Union***, cette suppression ne ***compromettant*** pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.

Or. en

Amendement 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température, ***car*** cette suppression ne ***compromettra*** pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. Étant donné que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) est couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). ***Toutefois, l'expérience acquise dans certaines régions de l'Union a montré que des conditions climatiques extrêmes peuvent avoir une incidence négative sur le fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions en conditions réelles d'utilisation.*** Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à basse température, ***tout en veillant à ce que les systèmes de maîtrise des émissions demeurent efficaces et fiables dans toutes les conditions d'utilisation pertinentes sur l'ensemble du territoire de l'Union***, cette suppression ne ***compromettant*** pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.

Or. en

Amendement 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné que*** les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) ***est*** couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). ***Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à*** basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Toutefois, l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257 ne prévoyait pas de limites d'émissions spécifiques pour cet essai. Alors que*** les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles ***(RDE)***, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) ***pourrait, en théorie, être considérée comme*** couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). ***Toutefois, dans la pratique***, ***les conditions de*** basse température ***sont rarement observées au sein de l'Union et ne seraient donc pas prises en compte dans le cadre de l'essai RDE. Cela risquerait de compromettre les mesures de protection des consommateurs, de l'environnement et de la santé, comme l'ont également souligné plusieurs parties prenantes lors de la consultation ciblée qui leur a été adressée. Il est donc nécessaire de maintenir les essais en laboratoire des moteurs à basse température et d'ajouter des limites d'émissions spécifiques afin de respecter la volonté des colégislateurs.***

Or. en

Amendement 89
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Étant donné*** que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) ***est*** couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). ***Par conséquent, afin de réduire les coûts pour les constructeurs liés aux exigences spécifiques énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, il convient de supprimer cette exigence spécifique relative aux essais en laboratoire à*** basse température***, car cette suppression ne compromettra pas les normes environnementales garanties par l'essai des émissions en conditions de conduite réelles.***	(17) Les constructeurs de véhicules des catégories M1 et N1 sont tenus d'effectuer des essais en laboratoire à basse température sur les moteurs conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257. ***Toutefois, les limites d'émission spécifiques à cet essai ont été omises, à tort, de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257. Alors*** que les conditions de température des essais en laboratoire des émissions à basse température sont couvertes par les essais sur route pour les polluants gazeux et PN en conditions de conduite réelles ***(RDE)***, la démonstration de la conformité aux exigences en matière d'émissions à basse température (à -7 °C) ***pourrait, en théorie, être considérée comme*** couverte par l'obligation de respecter les exigences en matière d'émissions en conditions de conduite réelles (de -7 °C à 38 °C). ***Dans la pratique, toutefois***, ***les conditions de*** basse température ***sont rarement observées et ne font donc pas l'objet d'essais dans le cadre des essais en conditions de conduite réelles (RDE), ce qui met en péril la protection de la santé, des consommateurs et de l'environnement, comme l'a souligné la consultation ciblée des parties prenantes. Afin de respecter l'intention des colégislateurs, il est donc nécessaire de maintenir les essais en laboratoire des moteurs dans des conditions de basse température et d'ajouter un tableau correspondant des valeurs limites d'émissions.***

Or. en

Amendement 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Proposition de règlement
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) Afin de garantir la sécurité juridique et le bon fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions, ainsi que le suivi de leurs performances au moyen des systèmes de surveillance embarqués (OBM), il est nécessaire de clarifier le cadre réglementaire applicable aux systèmes faisant appel à des réactifs, tels que les systèmes de réduction catalytique sélective (RCS), en particulier dans des conditions climatiques extrêmes. Lorsque ces conditions sont susceptibles de nuire au bon fonctionnement de ces systèmes, il convient d'autoriser des solutions proportionnées et neutres sur le plan technologique, notamment des adaptations des systèmes ou l'utilisation de réactifs de substitution, à condition que des performances équivalentes en matière d'émissions soient garanties. Cette clarification est essentielle pour prévenir une augmentation des émissions de polluants en conditions de conduite réelles, notamment des oxydes d'azote (NOx), et pour garantir le respect des valeurs limites d'émission dans l'ensemble des régions de l'Union. Elle devrait également contribuer à réduire la charge administrative et à éviter des coûts inutiles liés à une nouvelle réception par type, tout en garantissant le fonctionnement continu des systèmes de maîtrise des émissions pendant toute la durée de vie des véhicules, y compris pour les véhicules déjà en circulation lorsque des adaptations proportionnées s'avèrent nécessaires. Étant donné que des technologies et des exigences

réglementaires similaires s'appliquent aux engins mobiles non routiers, il convient de garantir la cohérence avec le règlement (UE) 2016/1628, afin de permettre une réduction effective des émissions dans l'ensemble de l'Union.

Or. en

Justification

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Amendement 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Proposition de règlement
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) Afin de garantir la sécurité juridique et le bon fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions, ainsi que le suivi de leurs performances au moyen des systèmes de surveillance embarqués (OBM), il est nécessaire de clarifier le cadre réglementaire applicable aux systèmes faisant appel à des réactifs, tels que les systèmes de réduction catalytique sélective (RCS), en particulier dans des conditions climatiques extrêmes.

Lorsque ces conditions sont susceptibles de nuire au bon fonctionnement de ces systèmes, il convient d'autoriser des solutions proportionnées et neutres sur le plan technologique, notamment des adaptations des systèmes ou l'utilisation de réactifs de substitution, à condition que des performances équivalentes en matière d'émissions soient garanties. Cette clarification est essentielle pour prévenir une augmentation des émissions de polluants en conditions de conduite réelles, notamment des oxydes d'azote (NOx), et pour garantir le respect des valeurs limites d'émission dans l'ensemble des régions de l'Union. Elle devrait également contribuer à réduire la charge administrative et à éviter des coûts inutiles liés à une nouvelle réception par type, tout en garantissant le fonctionnement continu des systèmes de maîtrise des émissions pendant toute la durée de vie des véhicules, y compris pour les véhicules déjà en circulation lorsque des adaptations proportionnées s'avèrent nécessaires. Étant donné que des technologies et des exigences réglementaires similaires s'appliquent aux engins mobiles non routiers, il convient de garantir la cohérence avec le règlement (UE) 2016/1628, afin de permettre une réduction effective des émissions dans l'ensemble de l'Union.

Or. en

Justification

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions,

should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Amendement 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposition de règlement
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) L'annexe I du règlement (UE) 2024/1257 fixe, à compter du 1er janvier 2035, des valeurs limites d'émission de particules provenant des freins, mesurées selon le cycle de conduite normalisé, applicables à l'ensemble des technologies de propulsion, par catégorie de véhicules. À compter du 1er janvier 2035, ces limites s'appliqueront de manière uniforme à toutes les technologies de propulsion, tandis que des limites différenciées s'appliqueront à des dates antérieures en fonction de la technologie de propulsion concernée. Cette approche reposait sur l'hypothèse selon laquelle, à compter du 1er janvier 2035, tous les véhicules nouvellement immatriculés seraient des véhicules électriques purs et généreraient donc moins d'émissions de particules de freinage grâce à l'utilisation accrue de systèmes de freinage à récupération. Compte tenu de la possibilité que des véhicules hybrides et à moteur à combustion interne continuent d'être mis sur le marché après cette date, il convient de maintenir, au-delà du 1er janvier 2035, des limites d'émissions de particules de freinage différenciées en fonction de la technologie de propulsion.

Or. en

Amendement 93
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) Tout report de l'entrée en vigueur des normes Euro par rapport aux dates actuellement prévues rendra beaucoup plus difficile pour les constructeurs de camions d'atteindre leurs objectifs de vente de camions à émissions nulles. La compétitivité industrielle de l'Europe est également soutenue par la mise en œuvre des normes européennes, conformément au calendrier prévu. Repousser la mise en œuvre de cette mesure risquerait de laisser une part plus importante du marché européen des camions électriques aux concurrents internationaux. La sécurité énergétique de l'Europe s'en trouverait également fragilisée, et la pollution atmosphérique augmenterait. Les camions représentent environ 20 % de la consommation de pétrole liée au transport routier. Les normes européennes constituent un levier essentiel pour faciliter la transition vers les camions électriques.

Or. en

Amendement 94
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 17 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 ter) L'Union doit continuer à soutenir la transition vers une mobilité entièrement électrique et à émission nulle dans le secteur du transport routier. Le

Centre international de lutte contre le terrorisme a estimé que le report de 18 mois de l'application de la norme Euro 7 aux camions et aux bus entraînerait une augmentation des émissions de NOx de 230 kilotonnes d'ici à 2050. Cela entraînerait une perte de 18 000 années de vie, soit 1 240 décès prématurés supplémentaires. La norme Euro 7 instaure également des exigences indispensables pour les pneus neufs, en excluant du marché les pneus de mauvaise qualité et à usure rapide, ce qui permettra de réduire la pollution par les microparticules ayant une incidence sur l'air, les sols et les cours d'eau. Repousser la mise en œuvre des normes Euro entraînerait également une incertitude et freinerait les investissements dans les technologies propres, notamment dans les infrastructures de recharge destinées aux poids lourds. Le report de l'entrée en vigueur des normes européennes relatives aux poids lourds porterait atteinte à la santé des citoyens et à la compétitivité industrielle européenne, et devrait donc être évité.

Or. en

Amendement 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(18 bis) Les véhicules hybrides rechargeables (VHR) ont gagné une part de marché importante ces dernières années, en partie parce que leurs valeurs officielles d'émissions de CO_2 lors de la réception par type, déterminées selon la méthode du facteur d'utilisation, sont

nettement inférieures à leurs émissions réelles de CO_2. Le facteur d'utilisation tient compte de l'estimation de la distance parcourue en mode d'épuisement de la charge et est dérivé, lors de la réception par type, d'une courbe de facteur d'utilisation dépendant de l'autonomie en mode électrique dans des conditions d'épuisement de la charge. Plus cette autonomie est élevée, plus le facteur d'utilisation est élevé et plus la valeur officielle d'émissions de CO_2 qui en résulte est faible. Les données des dispositifs embarqués pour la surveillance de la consommation de carburant et d'énergie (OBFCM) collectées pour les VHR immatriculés dans l'Union confirment que les VHR sont chargés et exploités en mode électrique bien moins fréquemment en conditions d'utilisation réelles que ne le suppose la courbe du facteur d'utilisation, ce qui entraîne un écart important et persistant entre les émissions de CO_2 déterminées lors la réception par type et les émissions en conditions d'utilisation réelles. Cet écart confère aux VHR un avantage injustifié en matière de conformité par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne et aux véhicules électriques à batterie, dans le cadre des objectifs de réduction des émissions de CO_2 fixés aux constructeurs. Bien que la Commission ait déjà apporté deux corrections successives à la courbe du facteur d'utilisation initiale, le risque structurel d'une nouvelle divergence entre cette courbe et les comportements réels en matière de recharge persiste, à mesure que la technologie automobile et les modes d'utilisation évoluent. Afin de garantir que la courbe du facteur d'utilisation continue de mettre en évidence les comportements réels de conduite et que les VHR ne bénéficient pas d'un avantage systématique en matière de conformité, la Commission devrait être habilitée à établir, sur la base des données de l'OBFCM, une méthode

permettant de mettre à jour chaque année la courbe du facteur d'utilisation de réception par type, de manière à maintenir, pour les VHR, un écart entre les émissions de CO_2 de réception par type et les émissions réelles comparable à celui observé pour les véhicules à moteur à combustion interne.

Or. en

Amendement 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(18 bis) Compte tenu de l'élaboration en cours, dans le cadre de la CEE-ONU, de procédures d'essai harmonisées pour les émissions liées au freinage des véhicules lourds, il convient d'adapter le calendrier et la structure des dispositions relatives aux émissions de particules liées au freinage de ces véhicules. Des limites d'émissions de particules provenant des freins des poids lourds devraient être mises en place dès que les procédures d'essai correspondantes auront été établies et validées, et que des données suffisantes auront été recueillies pour permettre de définir des valeurs limites réglementaires applicables à partir du 1er janvier 2035. Compte tenu du déploiement croissant de véhicules lourds électrifiés en milieu urbain et périurbain, ainsi que de la commercialisation continue de véhicules équipés d'autres technologies de propulsion, les limites d'émissions de particules provenant des freins devraient être fixées en fonction de la technologie de propulsion plutôt que d'être appliquées de manière uniforme.

Or. en

Amendement 97
Zala Tomašič

Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(18 bis) La mise en œuvre des exigences de la norme Euro 7 pour les poids lourds devrait tenir compte du niveau de maturité technologique des constructeurs, de la disponibilité des composants conformes et de la compétitivité globale de l'industrie automobile européenne. Afin de déterminer si les dates d'application révisées restent appropriées au regard de l'évolution du marché et des progrès technologiques, la Commission devrait réexaminer la mise en œuvre du présent règlement avant l'entrée en vigueur des exigences liées au règlement Euro 7 applicables aux véhicules utilitaires lourds.

Or. en

Justification

Une clause de révision permettrait de garantir que le calendrier de mise en œuvre reste en phase avec les évolutions technologiques, le degré de maturité industrielle et la compétitivité du secteur automobile européen.

Amendement 98
Daniel Attard

Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(18 bis) Tout report des délais de

mise en œuvre de la norme Euro 7 pour les poids lourds devrait rester limité et proportionné, et ne devrait pas compromettre les objectifs environnementaux ni l'efficacité globale du cadre de la norme Euro 7.

Or. en

Amendement 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Le règlement (UE) 2024/1257 introduit des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM), qui visent à faciliter les contrôles de conformité en temps réel, les efforts d'harmonisation, la surveillance du cycle de vie, la réduction des frais liés aux essais et la rationalisation des mesures d'exécution. Afin de recevoir, de traiter et de stocker efficacement les données OBM et OBFCM, il est nécessaire de préciser que le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des mesures d'exécution couvre également l'adoption des méthodes et des exigences nécessaires pour contrôler la conformité des types de véhicules.	***supprimé***

Or. en

Justification

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely

superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Amendement 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Le règlement (UE) 2024/1257 introduit des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM), qui visent à faciliter les contrôles de conformité en temps réel, les efforts d'harmonisation, la surveillance du cycle de vie, la réduction des frais liés aux essais et la rationalisation des mesures d'exécution. Afin de recevoir, de traiter et de stocker efficacement les données OBM et OBFCM, il est nécessaire de préciser que le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des mesures d'exécution couvre également l'adoption des méthodes et des exigences nécessaires pour contrôler la conformité des types de véhicules.	(19) Le règlement (UE) 2024/1257 introduit des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM), qui visent à faciliter les contrôles de conformité en temps réel, les efforts d'harmonisation, la surveillance du cycle de vie, la réduction des frais liés aux essais et la rationalisation des mesures d'exécution. Afin de recevoir, de traiter et de stocker efficacement ***et de manière sécurisée*** les données OBM et OBFCM, il est nécessaire de préciser que le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des mesures d'exécution couvre également l'adoption des méthodes et des exigences nécessaires pour contrôler la conformité des types de véhicules***, ainsi qu'au respect du règlement (UE) 2023/2854 («règlement sur les données»)[16 ter]***.

[16 ter] Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le

règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Amendement 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Le règlement (UE) 2024/1257 introduit des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM), qui visent à faciliter les contrôles de conformité ***en temps réel***, les efforts d'harmonisation, la surveillance du cycle de vie, la réduction des frais liés aux essais et la rationalisation des mesures d'exécution. Afin de recevoir, de traiter et de stocker efficacement les données OBM et OBFCM, il est nécessaire de préciser que le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des mesures d'exécution couvre également l'adoption des méthodes et des exigences nécessaires pour contrôler la conformité des types de véhicules.	(19) Le règlement (UE) 2024/1257 introduit des systèmes de surveillance embarqués (OBM) et des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM), qui visent à faciliter les contrôles de conformité, les efforts d'harmonisation, la surveillance du cycle de vie, la réduction des frais liés aux essais et la rationalisation des mesures d'exécution. Afin de recevoir, de traiter et de stocker efficacement les données OBM et OBFCM, il est nécessaire de préciser que le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des mesures d'exécution couvre également l'adoption des méthodes et des exigences nécessaires pour contrôler la conformité des types de véhicules.

Or. en

Justification

Le système de surveillance embarqué (OBM) ne permet pas de vérifier la conformité en temps réel. Il s'agit plutôt de collecter et de transmettre des données de surveillance à des intervalles définis, ce qui permet un suivi périodique des performances du véhicule plutôt qu'une évaluation continue de sa conformité.

Amendement 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(19 bis) Le règlement (UE) 2024/1257 instaure des exigences en matière d'abrasion des pneumatiques afin de lutter contre les émissions autres que celles des gaz d'échappement, qui constituent une source importante de microplastiques rejetés dans l'environnement. L'élaboration de limites d'abrasion et de méthodes d'essai pour les pneumatiques de classe C3 présente une complexité technique supplémentaire en raison de la diversité des types de pneumatiques et de leurs applications, ainsi que du fait que les méthodes élaborées pour les pneumatiques de classes C1 et C2 ne peuvent pas être directement appliquées aux pneumatiques de classe C3. Afin de garantir que les limites d'abrasion applicables aux pneumatiques de classe C3 reposent sur des données scientifiques solides et des procédures d'essai appropriées, un délai supplémentaire est nécessaire pour mettre au point des méthodes d'essai, évaluer les répercussions sur le marché et fixer des valeurs limites adéquates. Les délais applicables aux pneus de classe C3 devraient donc être adaptés en conséquence.

Or. en

Justification

Le présent amendement a pour objectif de garantir un calendrier de mise en œuvre réaliste pour les pneumatiques de classe C3, en prolongeant de deux ans les délais fixés à l'article 11, paragraphe 6, et à l'article 15, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) 2024/1257. Les travaux menés sur les pneumatiques de classe C1 ont mis en évidence la complexité liée à l'élaboration des méthodes d'essai, des limites de performance et des dispositions en matière d'équivalence. Étant donné que des travaux similaires concernant les pneumatiques de classe C3 connaissent déjà des retards en raison de ces difficultés, le calendrier actuel n'est plus

jugé réalisable et devrait être adapté en conséquence.

Amendement 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(19 bis) La mise sur le marché continue de nouveaux véhicules à émissions nulles est bénéfique non seulement pour le climat, mais aussi pour la qualité de l'air. Par conséquent, toute modification des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 fixées pour les voitures et les camionnettes neuves en vertu du règlement (UE) 2019/631 est susceptible d'avoir des répercussions sur la qualité de l'air. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission devrait évaluer s'il y a lieu de modifier les limites d'émission de polluants atmosphériques fixées dans le règlement (UE) 2024/1257 afin de maintenir un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé dans l'ensemble de l'Union, compte tenu des nouvelles évolutions en matière de normes de performance relatives aux émissions de CO_2.

Or. en

Amendement 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Proposition de règlement
Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(19 ter) La transition vers une mobilité à émission nulle exige que les utilisateurs finaux puissent accéder à des

services de recharge dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires sur l'ensemble du territoire de l'Union. Si l'article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/1804 exige que toute différenciation des prix pratiqués par les exploitants de points de recharge accessibles au public soit proportionnée et objectivement justifiée, l'absence de précisions supplémentaires risque d'entraîner des interprétations divergentes et une insécurité juridique, au détriment du marché intérieur et de la confiance des consommateurs. Cela entraîne également des prix beaucoup trop élevés dans les stations de recharge, une situation à laquelle il faut remédier sans délai. Il convient donc de veiller à la séparation des infrastructures et des services d'approvisionnement en énergie et de définir, au niveau de l'Union, la notion de proportionnalité dans ce contexte, afin de garantir que les différences de prix pour une même quantité d'électricité fournie dans des conditions comparables reposent sur des critères objectifs et transparents et ne conduisent pas à appliquer des suppléments de prix disproportionnés au seul motif qu'une session de recharge est facilitée par un prestataire de services de mobilité n'appartenant pas à la même entreprise que l'exploitant du point de recharge. Une telle définition devrait, en substance, réduire les coûts dits «d'itinérance» et empêcher les écarts de prix arbitraires qui faussent la concurrence, nuisent à l'interopérabilité ou découragent l'adoption de véhicules à émissions nulles. Dans le cadre de la prochaine révision du règlement (UE) 2023/1804, la Commission devrait examiner cette question de manière approfondie et présenter ensuite une proposition législative visant à y remédier. Cela favorise la transparence, la concurrence et des prix équitables.

Or. en

Amendement 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Les simplifications mises en place par le présent règlement s'inscrivent dans une logique cohérente: elles suppriment les exigences qui n'apportent plus d'informations ni de protection supplémentaires, car ce point est déjà traité ailleurs. La suppression de l'essai en laboratoire spécifique aux basses températures, déjà pris en compte dans l'essai relatif aux «émissions en conditions de conduite réelles», le passage à des essais de démonstration par catégorie pour les moteurs de poids lourds, ainsi que l'abrogation des règles de l'Union en matière de bruit qui font double emploi avec les règlements de la CEE-ONU applicables, sont autant d'exemples de cette approche. Des chevauchements similaires subsistent dans le cadre réglementaire relatif aux émissions prévues par le règlement (UE) 2024/1257, où les essais en laboratoire, les mesures en conditions réelles de conduite, le contrôle de conformité en service et la surveillance embarquée recoupent en partie les mêmes domaines. Afin de permettre au Parlement européen et au Conseil de franchir une nouvelle étape en matière de simplification en s'appuyant sur des données factuelles plutôt que sur une approche au cas par cas, la Commission devrait recenser systématiquement ces chevauchements restants et en rendre compte.

Or. en

Amendement 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Afin de veiller à ce que les mesures introduites par le présent règlement restent proportionnées et compatibles avec les objectifs de la législation de l'Union en matière de sécurité routière et d'environnement, la Commission devrait surveiller et évaluer périodiquement leurs incidences, en particulier en ce qui concerne la sécurité routière, les performances environnementales et le déploiement des véhicules utilitaires légers à émissions nulles.

Or. en

Amendement 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Étant donné que les véhicules lourds se caractérisent par de longs cycles de développement et de planification de la production, un report de la date d'application des exigences de la norme Euro 7 pour les véhicules lourds, prévue par le règlement (UE) 2024/1257, peut donner aux constructeurs davantage de temps pour se

conformer aux objectifs de la norme Euro 7 en matière d'émissions polluantes.

Or. en

Amendement 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 ter) Afin de garantir que le seuil de 4,25 tonnes applicable aux véhicules à émissions nulles reste adapté au fil du temps, la Commission devrait réexaminer ce seuil au plus tard en 2032, en tenant compte des évolutions technologiques relatives au poids des batteries, ainsi que des considérations en matière de sécurité routière, d'environnement et de marché.

Or. en

Amendement 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
L'article ***13, paragraphe 1,*** du règlement (CE) nº 561/2006 est modifié comme suit:	L'article ***3*** du règlement (CE) nº 561/2006 est modifié comme suit:

Or. en

Amendement 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1) le point f bis) suivant est inséré:	***supprimé***
«	
f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;	
»	

Or. en

Justification

Les camionnettes d'une masse supérieure à 3,5 tonnes continuent de présenter des risques importants en matière de sécurité routière en raison de leur poids. L'utilisation obligatoire de tachygraphes garantit le respect des règles de sécurité, contribue à prévenir les accidents liés à la fatigue et favorise des conditions de travail équitables. Cette mesure contribuera également à accélérer la transition vers des camionnettes électriques plus légères et à éviter la création de lacunes réglementaires permettant la circulation de véhicules de type fourgonnette à plateau découvert présentant des risques plus élevés.

Amendement 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1) le point f bis) suivant est inséré:	***supprimé***

«

f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;

»

Or. en

Justification

Les tachygraphes constituent les principaux instruments permettant de faire respecter les obligations relatives aux temps de repos et de travail des conducteurs, conformément aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014. Exempter les véhicules N2 à batterie électrique de moins de 4,25 tonnes de ces exigences risque de compromettre les contrôles applicables à une partie croissante du parc de véhicules commerciaux, d'accroître les risques liés à la fatigue et de créer une pression sur les conducteurs pour qu'ils renoncent à prendre des périodes de repos suffisantes. L'électrification ne permet pas de réduire les risques liés aux longues heures de travail et à la pression liée aux délais de livraison.

Amendement 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 1– alinéa 1 – point 1 – partie introductive
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1) le point ***f bis)*** suivant est inséré:	1) le point ***j)*** suivant est inséré:

Or. en

Amendement 113
Daniel Buda

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes mais n'excède pas 4,25 tonnes;»;	«f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, ***à savoir les véhicules électriques purs, les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur et les véhicules à pile à combustible,*** dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes mais n'excède pas 4,25 tonnes;»;

Or. ro

Justification

L'importance d'une définition claire du champ d'application, grâce à l'utilisation de la terminologie consacrée par la législation relative à la réception par type. À cet égard, il serait préférable d'éviter des formulations générales telles que «véhicules propulsés à l'électricité» et de recourir à des catégories techniques clairement définies.

Amendement 114
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;***;***	f bis) véhicules***, à l'exception des véhicules ayant une carrosserie de type fourgonnette à plateau découvert,*** utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;

Or. en

Amendement 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises ***et propulsés à l'électricité***, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;***;***	f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;

Or. en

Justification

L'Union a déjà fixé à 4,25 tonnes la limite applicable à ces véhicules: la directive (UE) 2025/2205 autorise les titulaires d'un permis de catégorie B à conduire des véhicules de transport de marchandises d'un poids maximal de 4,25 tonnes. Le fait de maintenir le seuil d'obligation d'utilisation du tachygraphe à 3,5 tonnes pour les camionnettes non électriques va à l'encontre de ce choix et divise une même catégorie de véhicules en fonction de leur mode de propulsion, sans aucune raison fonctionnelle. La suppression du critère de propulsion rétablit la cohérence au sein du droit de l'Union. Les motifs détaillés sont exposés aux considérants (6) à (8).

Amendement 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;***;***	f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises et propulsés à l'électricité ***ou à l'hydrogène***, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;

Or. en

Amendement 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
f bis) véhicules utilisés pour le transport de marchandises ***et propulsés à l'électricité***, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;***;***	f bis) véhicules ***électriques à batterie*** utilisés pour le transport ***national*** de marchandises, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;

Or. en

Justification

Afin d'accélérer le déploiement des camionnettes à émissions nulles et d'éviter une fragmentation accrue du marché intérieur, l'exemption relative au tachygraphe devrait s'appliquer à l'échelle de l'Union européenne aux véhicules concernés, à l'instar de l'exemption proposée concernant le limiteur de vitesse. Le fait de limiter cette exemption au transport national de marchandises garantit que les opérations transfrontières et les opérations de cabotage restent soumises aux règles relatives aux temps de conduite et aux périodes de repos, y compris l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe.

Amendement 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 3 – alinéa 1 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis) le point i bis) suivant est inséré:
	i bis) véhicules électriques à batterie utilisés pour le transport national de marchandise et propulsés à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, dépasse 3,5 tonnes, mais n'excède pas 4,25 tonnes;

Or. en

Justification

Afin d'accélérer le déploiement de camionnettes à émissions nulles destinées au transport de marchandises et d'éviter une fragmentation inutile du marché intérieur de l'Union, l'exemption relative au tachygraphe devrait s'appliquer à l'échelle de l'Union pour les véhicules concernés, conformément à l'exemption proposée concernant le limiteur de vitesse. Le fait de limiter cette dérogation au transport national de marchandises permettra de garantir que le transport transfrontière et le cabotage continuent de s'effectuer dans le respect des règles relatives aux temps de conduite et aux périodes de repos, et imposera l'installation et l'utilisation d'un tachygraphe.

Amendement 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 2
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2) le point s) suivant est ajouté:	***supprimé***
«	
s) autocaravanes, telles que définies à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, utilisées exclusivement pour le transport non commercial.	
».	

Or. en

Amendement 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 2

Règlement (CE) nº 561/2006
Article 13 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
s) autocaravanes, telles que définies à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, utilisées exclusivement pour le transport non commercial.	***supprimé***

Or. en

Justification

Exemption de l'application de la législation sociale relative au transport routier pour les autocaravanes à usage non commercial

Amendement 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 3 – alinéa 1 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 3, le point suivant est ajouté:
	i bis) autocaravanes, telles que définies à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, utilisées exclusivement pour le transport non commercial et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.

Or. en

Amendement 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (CE) nº 561/2006
Article 3 – alinéa 1 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 3, le point suivant est ajouté:
	i bis) autocaravanes, telles que définies à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, utilisées exclusivement pour le transport non commercial.

Or. en

Justification

Exemption de l'application de la législation sociale relative au transport routier pour les autocaravanes à usage non commercial

Amendement 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission ***est habilitée à adopter*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.»;	4. ***Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du 18è mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement],*** la Commission ***adopte*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes

capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.»;
Ces actes législatifs pris par délégation précisent:

a) les normes d'interopérabilité et;

b) les exigences du code de réseau relatives à la conversion bidirectionnelle de puissance embarquée.

Ces exigences techniques doivent garantir la conformité avec la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2023/1542 et le règlement (UE) 2023/2854.

Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur des actes délégués visés au premier alinéa, la Commission évalue les progrès technologiques réalisés en matière de fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle et, le cas échéant, met à jour les actes délégués concernés ou présente une proposition législative visant à modifier le présent règlement.

Or. en

Amendement 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***délégués*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques	4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***d'exécution*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant***, le cas échéant,*** des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides

rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, ***le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter*** les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) ***nécessaires pour garantir l'interopérabilité*** avec l'infrastructure de recharge ***et***, ***le cas échéant, la compatibilité avec*** les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle***, sans préjudice des règles de l'Union et des règles nationales relatives au raccordement au réseau, à l'exploitation du réseau et au règlement sur le marché de l'électricité***. ***Lorsque les exigences de conformité reposent, en tout ou en partie, sur des normes techniques harmonisées, les actes délégués fixent la méthode à suivre pour vérifier la conformité.***

Or. en

Justification

La conformité aux codes de réseau applicables à la communication entre les véhicules électriques purs (VEP) et les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) au moyen d'une source d'alimentation extérieure, d'une part, et l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques stationnaires aptes à prendre en charge les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle, d'autre part, devrait être vérifiée au niveau de l'Union dans le cadre de la réception par type des véhicule.

Amendement 125
Kateřina Konečná

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***délégués*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques ***en ce qui concerne*** l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE)	4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***d'exécution*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant***, le cas échéant,*** des exigences techniques ***relatives à*** l'interface matérielle et de communication ***en ce qui concerne la conformité au code de réseau harmonisé de l'Union applicable au raccordement au***

avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.

réseau, pour les nouveaux types de véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.

Lorsque les exigences de conformité reposent, en tout ou en partie, sur des normes techniques harmonisées, les actes délégués fixent la méthode à suivre pour vérifier la conformité.

Or. en

Amendement 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***délégués*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques ***en ce qui concerne*** l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***d'exécution*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant***, le cas échéant,*** des exigences techniques ***relatives à*** l'interface matérielle et de communication ***en ce qui concerne la conformité au code de réseau harmonisé de l'Union applicable au raccordement au réseau, pour les nouveaux types de*** véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle. ***Lorsque les exigences de conformité reposent, en tout ou en partie, sur des***

normes techniques harmonisées, les actes délégués fixent la méthode à suivre pour vérifier la conformité.

Or. en

Justification

Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (règlement AFIR) garantit déjà indirectement la communication et l'interopérabilité physique entre les véhicules électriques purs (VEP), les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE), les infrastructures de recharge, le réseau électrique et les systèmes permettant une recharge intelligente et bidirectionnelle. L'élément manquant est une certification au niveau de l'Union attestant de la conformité aux codes de réseau. La vérification de la conformité lors de la réception par type des véhicules garantirait indirectement la compatibilité avec la norme ISO 15118-20, favoriserait la préparation à la technologie «prêt pour la communication de véhicule à réseau» et éviterait les doublons réglementaires, tout en restant techniquement réalisable pour les constructeurs.

Amendement 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***délégués*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques ***en ce qui concerne*** l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. La Commission est habilitée à adopter des actes ***d'exécution*** conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant***, le cas échéant,*** des exigences techniques ***relatives à*** l'interface matérielle et de communication ***en ce qui concerne la conformité au code de réseau harmonisé de l'Union applicable au raccordement au réseau, pour les nouveaux types de*** véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle***. Lorsque les exigences de conformité***

reposent, en tout ou en partie, sur des normes techniques harmonisées, les actes d'exécution fixent la méthode pour vérifier la conformité.

Or. en

Justification

La communication et l'interconnexion entre les véhicules électriques purs (VEP), les véhicules hybrides rechargeables (véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur, VHE-RE), les infrastructures de recharge, le réseau électrique et les systèmes d'alimentation stationnaires relèvent déjà indirectement du champ d'application du règlement AFIR. C'est la certification des codes de réseau au niveau européen, et non les exigences nationales, qui fait défaut pour garantir l'interopérabilité et la désignation «prêt la communication de véhicule à réseau». La vérification de la conformité lors de la réception par type permettrait de garantir la compatibilité avec la norme ISO 15118-20 tout en évitant les doublons réglementaires.

Amendement 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission ***est habilitée à adopter*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. ***Au plus tard le 31 décembre 2027,*** la Commission ***adopte*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle. ***L'acte délégué définit également une mention «prêt pour la communication de véhicule à réseau» qui devra figurer sur le certificat de conformité des nouveaux types de véhicules entièrement électriques***

répondant à ces exigences, ainsi que la méthode pour vérifier la conformité fondée, le cas échéant, sur des normes techniques harmonisées.

Or. en

Amendement 129
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission ***est habilitée à adopter*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. ***Au plus tard le 31 décembre 2027,*** la Commission ***adopte*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle. ***L'acte délégué précise au moins les exigences suivantes:***
	a. les normes d'interopérabilité;
	b. un ensemble d'exigences du code de réseau relatives à la conversion bidirectionnelle de l'énergie à bord du véhicule électrique, tant du courant alternatif vers le courant continu que du courant continu vers le courant alternatif;
	c. l'intégration d'une technologie de recharge embarquée capable d'effectuer ces conversions de puissance.

Or. en

Amendement 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, ***le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge*** intelligente ***et bidirectionnelle***.	4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge***. Ces exigences se limitent à la recharge*** intelligente ***unidirectionnelle. Toute participation à des services «de véhicule à réseau» ou de transfert d'énergie bidirectionnel doit rester volontaire et nécessiter le consentement explicite et révocable du propriétaire du véhicule; les exigences techniques définies au titre du présent paragraphe n'imposent pas de capacités bidirectionnelles***.

Or. en

Justification

Le fait d'imposer des capacités bidirectionnelles oblige les propriétaires de véhicules à subventionner les coûts liés à l'équilibrage du réseau au détriment de leur propriété privée. Le système de véhicule à réseau n'est pas interdit et les propriétaires qui y consentent peuvent y participer, mais un cadre réglementaire fondé sur des actes délégués établissant des exigences techniques obligatoires servirait inévitablement de base juridique pour rendre la participation obligatoire au moyen de conditions d'accès aux infrastructures. La batterie d'un véhicule particulier ne fait pas partie du réseau électrique public. L'habilitation devrait donc porter uniquement sur la recharge intelligente unidirectionnelle.

Amendement 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission ***est habilitée à adopter*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. ***Au plus tard le 31 décembre 2027,*** la Commission ***adopte*** des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle***, y compris, sans s'y limiter, les exigences suivantes: les normes d'interopérabilité, un ensemble d'exigences du code de réseau relatives à la conversion bidirectionnelle de l'énergie à bord du véhicule électrique, tant du courant alternatif vers le courant continu que du courant continu vers le courant alternatif, ainsi que l'intégration d'une technologie de recharge embarquée capable d'effectuer ces conversions***.

Or. en

Amendement 132
Henrik Dahl

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle***, tout en garantissant l'interopérabilité entre les véhicules, l'infrastructure de recharge, les réseaux électriques et les acteurs de marché concernés, notamment les opérateurs de points de recharge, les fournisseurs de services de mobilité et les agrégateurs***.

Or. en

Amendement 133
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes	4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques en ce qui concerne l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes

capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle. ***Ces exigences se limiteront à la connexion physique et au protocole de communication, et s'appuieront sur les normes de recharge déjà applicables en vertu du règlement (UE) 2023/1804.***

Or. en

Amendement 134
Jana Nagyová

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques ***en ce qui concerne*** l'interface matérielle et de communication des véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 82 pour compléter le présent règlement en établissant***, le cas échéant,*** des exigences techniques ***relatives à*** l'interface matérielle et de communication ***en ce qui concerne la conformité au code de réseau harmonisé de l'Union applicable au raccordement au réseau, pour les nouveaux types de*** véhicules électriques purs (VEP) et des véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) avec l'infrastructure de recharge, le réseau électrique et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.

Or. en

Justification

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the

missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Amendement 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 49

Texte en vigueur	*Amendement*
Article 49	***1 bis) L'article 49 est supprimé.***
Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service de véhicules de fin de série	
1. Les États membres peuvent, dans les limites fixées à l'annexe V, partie B, et pendant une période limitée telle qu'elle est décrite au paragraphe 2, immatriculer et permettre la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type n'est plus valide.	
Le premier alinéa s'applique uniquement aux véhicules se trouvant sur le territoire de l'Union qui étaient couverts par une réception UE par type valide au moment de leur production, et qui n'avaient pas été immatriculés ou mis en service avant que la validité de ladite réception n'expire.	
2. Le paragraphe 1 s'applique uniquement dans le cas de véhicules complets, pendant une période de douze mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception UE par type a expiré et, dans le cas de véhicules complétés, pendant une période de dix-	

huit mois à compter de cette même date.

3. Le constructeur qui souhaite bénéficier du paragraphe 1 en fait la demande à l'autorité compétente de chacun des États membres concernés par l'immatriculation ou la mise en service des véhicules en question. La demande précise les raisons techniques ou économiques qui empêchent ces véhicules de satisfaire aux nouvelles prescriptions techniques.

Dans un délai de trois mois suivant la réception d'une telle demande, les États membres concernés décident d'autoriser ou non l'immatriculation ou la mise en service de ces véhicules sur leur territoire et, dans l'affirmative, du nombre de ces véhicules.

4. Les États membres appliquent des mesures appropriées pour garantir que le nombre de véhicules à immatriculer ou à mettre en service dans le cadre de la procédure prévue au présent article est efficacement contrôlé.

Or. en

((32018R0858))

Justification

Afin d'éliminer la fragmentation du marché et la charge administrative résultant de procédures nationales non harmonisées en matière d'exemption de fin de série, telles que les mécanismes variables de quotas ou de dates limites, il convient de simplifier le cadre de l'immatriculation du véhicule. Les procédures actuelles entraînent une charge administrative inutile tant pour le secteur que pour les autorités nationales compétentes. Par conséquent, si la date de fabrication d'un véhicule est antérieure à l'entrée en vigueur d'une nouvelle exigence légale, son certificat de conformité devrait rester valable, ce qui éviterait de devoir recourir à des procédures fastidieuses d'exemption de fin de série.

Amendement 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 49

Texte en vigueur	*Amendement*
Article 49	***1 bis) L'article 49 est supprimé.***
Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service de véhicules de fin de série	
1. Les États membres peuvent, dans les limites fixées à l'annexe V, partie B, et pendant une période limitée telle qu'elle est décrite au paragraphe 2, immatriculer et permettre la mise à disposition sur le marché ou la mise en service de véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type n'est plus valide.	
Le premier alinéa s'applique uniquement aux véhicules se trouvant sur le territoire de l'Union qui étaient couverts par une réception UE par type valide au moment de leur production, et qui n'avaient pas été immatriculés ou mis en service avant que la validité de ladite réception n'expire.	
2. Le paragraphe 1 s'applique uniquement dans le cas de véhicules complets, pendant une période de douze mois à compter de la date à laquelle la validité de la réception UE par type a expiré et, dans le cas de véhicules complétés, pendant une période de dix-huit mois à compter de cette même date.	
3. Le constructeur qui souhaite bénéficier du paragraphe 1 en fait la demande à l'autorité compétente de chacun des États membres concernés par l'immatriculation ou la mise en service des véhicules en question. La demande précise les raisons techniques ou économiques qui empêchent ces véhicules de satisfaire aux nouvelles prescriptions techniques.	
Dans un délai de trois mois suivant la réception d'une telle demande, les États membres concernés décident d'autoriser ou non l'immatriculation ou la mise en service de ces véhicules sur leur territoire et, dans l'affirmative, du nombre de ces	

véhicules.

4. Les États membres appliquent des mesures appropriées pour garantir que le nombre de véhicules à immatriculer ou à mettre en service dans le cadre de la procédure prévue au présent article est efficacement contrôlé.

Or. en

(32018R0858)

Justification

Les règles actuelles relatives à la fin de série imposent aux constructeurs ou aux propriétaires de demander des dérogations lorsque les véhicules ne sont pas immatriculés avant l'entrée en vigueur des nouvelles exigences réglementaires. Les procédures variant d'un État membre à l'autre, cela engendre des charges administratives inutiles et une insécurité juridique sans apporter d'avantages évidents. Le stockage des véhicules étant coûteux, rien n'incite de toute façon à les stocker en grande quantité. Par conséquent, un certificat de conformité valide devrait rester valable si le véhicule a été fabriqué avant l'entrée en vigueur des nouvelles règles.

Amendement 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 48

Texte en vigueur	*Amendement*
	1 bis) L'article 48 est modifié comme suit:
Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service de véhicules ***autres que des véhicules de fin de série***	Mise à disposition sur le marché, immatriculation ou mise en service de véhicules
1. Sans préjudice des articles 51, 52 et 53, les véhicules pour lesquels la réception par type d'un véhicule entier est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette réception par type ne sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en	1. Sans préjudice des articles 51, 52 et 53, les véhicules pour lesquels la réception par type d'un véhicule entier est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette réception par type ne sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en

service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité valide délivré conformément aux articles 36 et 37.	service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité valide délivré***, à la date de leur fabrication,*** conformément aux articles 36 et 37.
L'immatriculation et la mise en service de véhicules incomplets peuvent être refusées tant que ceux-ci demeurent incomplets. ***L'immatriculation et la mise en service de véhicules incomplets ne peuvent pas servir à contourner l'application de l'article 49.***	***L'immatriculation et la mise en service de véhicules incomplets peuvent être refusées tant que ceux-ci demeurent incomplets.***
2. Le nombre de véhicules produits en petites séries qui sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service au cours d'une même année ne peut dépasser les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe V.	2. Le nombre de véhicules produits en petites séries qui sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service au cours d'une même année ne peut dépasser les limites quantitatives annuelles indiquées à l'annexe V.

Or. en

Justification

Les règles actuelles relatives à la fin de série imposent aux constructeurs ou aux propriétaires de demander des dérogations lorsque les véhicules ne sont pas immatriculés avant l'entrée en vigueur des nouvelles exigences réglementaires. Les procédures variant d'un État membre à l'autre, cela engendre des charges administratives inutiles et une insécurité juridique sans apporter d'avantages évidents. Le stockage des véhicules étant coûteux, rien n'incite de toute façon à les stocker en grande quantité. Par conséquent, un certificat de conformité valide devrait rester valable si le véhicule a été fabriqué avant l'entrée en vigueur des nouvelles règles.

Amendement 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 48 – paragraphe 1

Texte en vigueur	*Amendement*
	L'article 48, paragraphe 1, est modifié comme suit:
1. Sans préjudice des articles 51, 52 et 53, les véhicules pour lesquels la réception par type d'un véhicule entier est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette	***«***1. Sans préjudice des articles 51, 52 et 53, les véhicules pour lesquels la réception par type d'un véhicule entier est obligatoire ou pour lesquels le constructeur a obtenu cette

réception par type ne sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité valide délivré conformément aux articles 36 et 37.	réception par type ne sont mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité valide délivré***, à la date de leur fabrication,*** conformément aux articles 36 et 37. ***»***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Justification

Afin d'éliminer la fragmentation du marché et la charge administrative résultant de procédures nationales non harmonisées en matière d'exemption de fin de série, telles que les mécanismes variables de quotas ou de dates limites, il convient de simplifier le cadre de l'immatriculation du véhicule. Les procédures actuelles entraînent une charge administrative inutile tant pour le secteur que pour les autorités nationales compétentes. Par conséquent, si la date de fabrication d'un véhicule est antérieure à l'entrée en vigueur d'une nouvelle exigence légale, son certificat de conformité devrait rester valable, ce qui éviterait de devoir recourir à des procédures fastidieuses d'exemption de fin de série.

Amendement 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 29 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis) À l'article 29, le paragraphe 3 bis suivant est ajouté:
	3 bis. Une réception UE par type est accordée pour un véhicule à moteur qui est conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur visé à l'article 24 et qui satisfait aux prescriptions techniques énoncées dans les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe II. Jusqu'au 1er janvier 2036, les types de véhicules, nouveaux ou existants, doivent satisfaire aux exigences en matière de réception par

type prévues par le présent règlement, telles qu'énoncées à l'annexe II. Les ajouts apportés aux dispositions de l'annexe II, applicables à compter du 1er janvier 2026 ou ultérieurement, ne sont pas obligatoires pour la réception par type des véhicules complets.

Or. en

Amendement 140
Henrik Dahl

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis) À l'article 5, le paragraphe 4 bis suivant est ajouté:
	4 bis. les exigences techniques adoptées en application du paragraphe 1 sont mises en œuvre de manière proportionnée et neutre sur le plan technologique et n'imposent pas de coûts inutiles aux opérateurs économiques, aux consommateurs ou aux pouvoirs publics;

Or. en

Amendement 141
Henrik Dahl

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1 ter (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 ter) À l'article 5, le paragraphe 4 ter suivant est ajouté:

4 ter. les exigences techniques visées au paragraphe 1 reposent sur des normes européennes ou internationales ouvertes, harmonisées et non propriétaires, et restent cohérentes avec les exigences techniques applicables aux infrastructures de recharge prévues par le règlement (UE) 2023/1804 et les actes délégués y afférents;

Or. en

Amendement 142
Henrik Dahl

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 1 quater (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 quater) À l'article 5, le paragraphe 4 quater suivant est ajouté:
	4 quater. les exigences techniques adoptées en vertu du paragraphe 1 ne rendent pas obligatoire la fonctionnalité «de véhicule à réseau» ou certains composants techniques spécifiques pour les équipements de recharge privés lorsque cette fonctionnalité entraînerait des coûts supplémentaires disproportionnés ou ne serait pas raisonnablement applicable dans le contexte d'installation concerné;

Or. en

Amendement 143
Henrik Dahl

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

Règlement (UE) 2018/858
Article 5 – paragraphe 4 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 quinquies) À l'article 5, le paragraphe 4 quinquies suivant est ajouté:
	4 quinquies. les exigences techniques adoptées en application du paragraphe 1 garantissent aux tiers autorisés un accès équitable et non discriminatoire aux données et aux signaux de commande nécessaires à la fourniture de services de recharge intelligents et bidirectionnels, sous réserve du consentement de l'utilisateur et du droit de l'Union applicable;

Or. en

Amendement 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 41 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 41, le paragraphe 5 bis suivant est ajouté:
	5 bis. Par dérogation au présent paragraphe 1, un constructeur peut demander à l'autorité chargée de la réception d'un État membre une réception par type intermédiaire de l'Union européenne pour un type de véhicule entièrement automatisé de catégorie M ou N produit en petite série, destinée à une mise en service commerciale préalable dans un domaine de conception opérationnelle défini, aux fins d'une validation continue en conditions réelles du système de conduite automatisé. Cette

réception est soumise à des limites quantitatives annuelles, à des conditions d'exploitation, à des obligations de surveillance en service et à une durée de validité maximale de trois ans, renouvelable pour des périodes successives de même durée, à condition que les mêmes obligations continuent d'être respectées. Une réception par type intermédiaire accordée en vertu du présent paragraphe est reconnue et considérée comme valable sur l'ensemble du territoire de l'Union, dans les limites du domaine de conception opérationnelle spécifié dans la fiche de réception.

Au plus tard le [OP: [veuillez insérer la date correspondant à six mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 82, définissant les exigences techniques applicables, les limites quantitatives, les conditions d'exploitation, les obligations en matière de rapports ainsi que les conditions dans lesquelles les données d'exploitation collectées au cours de la période de réception par type intermédiaire peuvent être utilisées comme éléments de validation à l'appui d'une demande de réception par type d'un véhicule entier de l'Union européenne, et modifie les annexes du présent règlement en conséquence. Ces conditions, ces limites et les frais y afférents devraient tenir compte de manière appropriée de la taille des entreprises, afin de garantir que les PME et les jeunes pousses innovantes puissent tirer pleinement parti d'une telle procédure.

Or. en

(32018R0858)

Amendement 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 ter (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 43 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	L'article 43 bis suivant est inséré:
	Article 43 bis
	Reconnaissance mutuelle des autorisations nationales relatives aux essais et à la mise en service de véhicules automatisés
	1. Toute autorisation nationale délivrée par un État membre en vue de l'expérimentation ou de la mise en service commerciale de véhicules automatisés et entièrement automatisés sur la voie publique est reconnue comme valable sur l'ensemble du territoire de l'Union, dans les limites du domaine de conception opérationnelle spécifié dans ladite autorisation.
	2. Lorsque deux États membres ou plus ont mis en place un banc d'essai transfrontière pour les systèmes de conduite automatisée, les autorisations d'essai accordées par l'un des États membres participants dans le périmètre géographique de ce banc d'essai sont automatiquement reconnues par les autres États membres participants, à condition que les véhicules soient conformes aux exigences de l'Union applicables.
	3. Un État membre ne peut s'opposer à la reconnaissance visée aux paragraphes 1 et 2 que pour des motifs dûment justifiés liés à la sécurité routière et uniquement dans un délai de 30 jours ouvrables à compter de la notification de l'autorisation. En l'absence d'objection motivée formulée dans ce délai, l'autorisation est réputée reconnue et valable sur l'ensemble du territoire de

l'Union.

4. Au plus tard le [OP: [six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres désignent les autorités compétentes chargées de l'approbation, de la reconnaissance et du partage des données, comme indiqué au présent paragraphe.

5. Au plus tard le [OP: [six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 82, afin d'établir des procédures harmonisées et un mécanisme à l'échelle de l'Union, gérés par la Commission ou par un organisme de l'Union désigné, en vue de mettre en œuvre les dispositions du présent article et d'organiser la collecte et la transmission des données opérationnelles issues des activités d'essai et de déploiement.

Or. en

(32018R0858)

Amendement 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 quater (nouveau)
Règlement (UE) 2018/858
Article 22 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 22, le paragraphe 6 bis suivant est inséré:
	6 bis. Aux fins de la réception par type en plusieurs étapes des véhicules automatisés ou des véhicules entièrement automatisés, un constructeur peut demander une réception UE par type de base d'un véhicule incomplet en tant que plateforme prête pour un système de conduite automatisée (ADS), en certifiant que les éléments matériels du véhicule satisfont

aux exigences minimales qui seront établies par la Commission en vertu du présent paragraphe, indépendamment du logiciel du système de conduite automatisée qui sera intégré à un stade ultérieur. Une réception UE par type de dernière phase portant sur l'intégration du système de conduite automatisée est délivrée conformément au paragraphe 4 et aux exigences applicables du règlement (UE) 2019/2144 et du règlement d'exécution (UE) 2022/1426.

Une réception UE par type de base accordée en tant que plateforme compatible avec un système ADS en vertu du présent paragraphe ne doit pas être limitée à un seul type de véhicule lorsque le constructeur ou le fournisseur de technologie démontre que ce même système ADS, constitué d'une combinaison définie de matériel et de logiciels, peut être intégré à plusieurs types de véhicules de base répondant aux exigences minimales. Dans ce cas, la réception doit préciser l'ADS concerné ainsi que la gamme de véhicules de base à laquelle il s'applique.

Au plus tard le [OP: [six mois après l'entrée en vigueur du règlement], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 82, afin de définir les exigences matérielles minimales applicables aux véhicules de base compatibles avec les systèmes de conduite automatisée (ADS), y compris les exigences relatives à la couverture des capteurs, aux normes applicables aux plateformes informatiques, à la redondance des actionneurs et au niveau d'intégrité de sécurité fonctionnelle, ainsi que des spécifications normalisées d'interface logiciel-matériel pour l'intégration des systèmes de conduite automatisée au stade de la réception finale, en vue d'assurer l'interopérabilité entre les plateformes de véhicules et les logiciels des systèmes de conduite automatisée développés par différents

constructeurs.

Or. en

(32018R0858)

Amendement 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2019/2144
Article 7 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	– À l'article 7, le paragraphe 5 bis suivant est inséré:
	«5 bis. Les véhicules des catégories M1 et N1 doivent être équipés d'un système de détection de la présence d'un enfant capable de détecter la présence d'un enfant demeurant à l'intérieur de l'habitacle après l'arrêt ou le verrouillage du véhicule et d'émettre en temps utile un avertissement à l'intention du conducteur ou de l'utilisateur du véhicule ainsi que, le cas échéant, un avertissement renforcé ou de déclencher une intervention.»

Or. en

(32019R2144)

Amendement 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa -1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2019/2144
Article 7 – paragraphe 6

Texte en vigueur	*Amendement*
	À l'article 7, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:
6. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour la réception par type des véhicules au regard des prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article.	***«***6. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour la réception par type des véhicules au regard des prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 ***bis*** du présent article.***»***

Or. en

(32019R2144)

Amendement 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.	5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU. ***Cette exemption ne s'applique pas aux véhicules de type «fourgonnette à plateau découvert»***. ***Dans le cadre du rapport d'évaluation visé à l'article 14, la Commission examine si cette exemption reste justifiée. Sauf décision contraire prise dans le cadre du réexamen visé à l'article 14, l'exemption cessera de s'appliquer à compter du 31 décembre 2031.»***

Or. en

Amendement 150
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.	5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés ***exclusivement*** à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU. ***Cette exemption ne s'applique pas aux véhicules de type «fourgonnette à plateau découvert»***.

Or. en

Amendement 151
Daniel Buda

Proposition de règlement
Article 3 - alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«5 bis. Les véhicules de catégorie N_2 propulsés à ***l'électricité***, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.».	«5 bis. Les véhicules de catégorie N_2 propulsés à ***l'énergie électrique, à savoir les véhicules électriques purs***, ***les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur et les véhicules à pile à combustible***, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.».

Or. ro

Justification

L'importance d'une définition claire du champ d'application, grâce à l'utilisation de la terminologie consacrée par la législation relative à la réception par type. À cet égard, il serait préférable d'éviter des formulations générales telles que «véhicules propulsés à l'électricité» et de recourir à des catégories techniques clairement définies.

Amendement 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.	5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés ***exclusivement*** à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.

Or. en

Amendement 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5 bis. Les véhicules de catégorie N2 ***propulsés à l'électricité***, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être	5 bis. Les véhicules de catégorie N2, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse

équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.	conformément au règlement nº 89 ONU.

Or. en

Justification

Les camionnettes de la tranche de poids comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes relèvent souvent de la catégorie N2 en raison du poids supplémentaire lié aux exigences de sécurité obligatoires successives introduites au cours des dernières décennies, et non en raison d'un profil de risque plus élevé. Elles sont généralement utilisées par des PME et des artisans dans le cadre du transport national. Le fait d'imposer un limiteur de vitesse uniquement aux camionnettes non électriques de la même catégorie entraîne des coûts et des formalités administratives supplémentaires sans apporter d'amélioration en matière de sécurité, puisque les essais de sécurité dans le cadre de la réception par type s'appliquent, quel que soit le mode de propulsion. Une exemption «neutre sur le plan technologique» s'aligne sur la réglementation relative aux tachygraphes et sur le champ d'application du règlement nº 89 ONU.

Amendement 154
Volker Schnurrbusch

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5 bis. Les véhicules de catégorie N2 ***propulsés à l'électricité***, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.	5 bis. Les véhicules de catégorie N2, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.

Or. en

Amendement 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés à l'électricité, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.	5 bis. Les véhicules de catégorie N2 propulsés à l'électricité ***ou à l'hydrogène***, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne sont pas tenus d'être équipés de limiteurs de vitesse conformément au règlement nº 89 ONU.

Or. en

Amendement 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2019/2144
Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Un nouvel article 8 bis est inséré:
	Exigences de sécurité relatives aux systèmes de poignées de porte affleurantes et escamotables
	1. Les véhicules des catégories M1 et N1 équipés de poignées de porte extérieures affleurantes, escamotables ou à déploiement électronique doivent être conçus de manière à ce que ces poignées puissent être actionnées en cas de panne d'alimentation électrique, de collision, de gel ou de situations d'urgence, y compris un incendie du véhicule et une immersion dans l'eau.
	2. Ces poignées doivent être équipées d'un système de déverrouillage mécanique, indépendant de l'alimentation électrique et permettant une ouverture manuelle depuis l'intérieur et l'extérieur.
	3. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué afin de définir les

modalités d'application et les exigences techniques relatives à la sécurité de ces poignées.

Or. en

(32019R2144)

Amendement 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2019/2144
Article 14 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 14 du règlement (UE) nº 2019/2144, l'alinéa suivant est inséré:
	«En outre, la Commission évalue la dérogation prévue à l'article 9, paragraphe 5 bis, qui stipule que les véhicules de la catégorie N2 propulsés à l'électricité, dont la masse maximale en charge techniquement admissible est comprise entre 3,5 et 4,25 tonnes, ne doivent pas être équipés de dispositifs de limitation de vitesse, au regard des risques pour la sécurité et des améliorations de la densité énergétique des batteries qui pourraient justifier une révision à la baisse du seuil de 4,25 tonnes. Si l'évaluation justifie une telle révision, celle-ci se limite à la production postérieure à une date donnée, et la Commission présente une proposition législative en conséquence.»

Or. en

(32019R2144)

Justification

Aucune analyse d'impact n'a été réalisée dans le cadre de cette proposition législative; il conviendrait donc de procéder à une évaluation en bonne et due forme dans le cadre de la

révision du règlement 2019/2144.

Amendement 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2019/2144
Article 9 – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 9 du règlement (UE) 2019/2144, le paragraphe 5 ter suivant est inséré:
	5 ter. Au plus tard le 31 décembre 2029, la Commission adopte un acte délégué, tel que visé à l'article 15, paragraphe 2, point a), concernant les limites d'émissions liées au freinage pour les véhicules des catégories M2, N2, M3 et N3 figurant dans le tableau 8 de l'annexe I.

Or. en

(32019R2144)

Justification

Ces modifications concernent les limites d'émissions liées au freinage pour les véhicules lourds et légers. Étant donné qu'un objectif de réduction des émissions de CO_2 de 90 % permet aux véhicules à moteur à combustion interne et aux véhicules hybrides de rester disponibles après 2035, les limites proposées en matière d'émissions de particules de frein doivent être revues afin de s'adapter aux différentes technologies de propulsion, et non pas uniquement aux véhicules électriques rechargeables. En outre, les futures limites applicables aux poids lourds devront trouver un équilibre entre les effets de la circulation en milieu urbain et périurbain et l'essor rapide des flottes électrifiées, sur la base d'une analyse du meilleur rapport coût-avantages, conformément à la révision du règlement (UE) 2024/1257.

Amendement 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon,

Sérgio Gonçalves

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) 2019/2144
Article 6 – paragraphe 1 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/2144, le point g bis) suivant est inséré:
	«g bis) un système d'interruption de la recharge à bord des véhicules électriques, conformément aux spécifications techniques adoptées en application de l'article 12.»

Or. en

(32019R2144)

Justification

Les bornes de recharge sont souvent situées dans des zones reculées ou isolées, où les occupants peuvent se retrouver dans des situations où il leur est impossible de sortir du véhicule en toute sécurité pour interrompre une session de recharge. Un dispositif embarqué standardisé permettant au conducteur d'interrompre la recharge à tout moment comble cette lacune en matière de sécurité. Les spécifications techniques, y compris les exigences en matière d'interface et d'interopérabilité avec les normes de recharge existantes, sont définies par la Commission au moyen d'un acte délégué adopté en vertu de l'article 12, de manière à garantir la conformité avec les normes applicables.

Amendement 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 3 – alinéa 2 – point 50 bis (nouveau)

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 3, le point 50 bis) suivant est ajouté:
	50 bis) «véhicule fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles» (VECA): une voiture

particulière ou un véhicule utilitaire léger fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles tout au long de sa durée de vie;

Or. en

(32024R1257)

Justification

L'ajout d'une catégorie de véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles garantit la neutralité technologique ainsi que l'égalité des conditions de concurrence avec les véhicules électriques à batterie.

Amendement 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 3 – alinéa 2 – point 50 quater (nouveau)

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 3, le point 50 quater suivant est inséré:
	50 quater) «système d'incitation au ravitaillement en carburant»: un système conçu pour empêcher un véhicule fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles d'utiliser d'autres carburants que ceux-ci;

Or. en

(32024R1257)

Justification

En cas d'utilisation d'un véhicule fonctionnant avec des carburants non admissibles, un système d'incitation est nécessaire. Le système d'incitation au ravitaillement en carburant doit être conçu pour, en dernier recours, immobiliser le véhicule en cas d'alimentation avec un carburant d'origine fossile, mais uniquement après qu'un système d'alerte flexible et progressif aura averti le conducteur de la situation.

Amendement 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 3 – alinéa 2 – point 50 ter (nouveau)

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 3, alinéa 2, le point suivant est inséré:
	50 ter) «carburants admissibles»: tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001 sur les énergies renouvelables qui remplissent les critères de durabilité énoncés dans ladite directive;

Or. en

(32024R1257)

Justification

Cette approche garantit la cohérence juridique de l'ensemble de la législation de l'Union.

Amendement 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 3 – alinéa 2 – point 50 quater (nouveau)

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 3, alinéa 2, le point 50 quater suivant est inséré:
	50 quater) «dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant»: un appareil conçu pour vérifier qu'un véhicule fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles est alimenté uniquement avec ces derniers;»

Or. en

(32024R1257)

Justification

Afin de pouvoir vérifier qu'un véhicule fonctionne exclusivement avec des carburants admissibles, un «dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant» est nécessaire pour prouver que ledit véhicule est alimenté uniquement avec ces carburants admissibles.

Amendement 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 4 – paragraphe 5

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 4, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:
5. Les constructeurs s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs de falsification ou des stratégies de falsification.	***«***5. Les constructeurs s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs de falsification ou des stratégies de falsification. ***Lorsqu'une stratégie ou un dispositif a été approuvé par l'autorité chargée de la réception par type conformément au présent règlement et à l'acte d'exécution visé à l'article 14, paragraphe 3, points a) à c), et à l'article 14, paragraphe 4, points s) et u), y compris la documentation correspondante, cette stratégie ou ce dispositif ne constitue pas une stratégie de manipulation, un dispositif de manipulation ou une stratégie au sens de l'article 13, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/858.»***

Or. en

(32024R1257)

Justification

Ces amendements visent à instaurer un moratoire de cinq ans sur l'application de la norme Euro 7 pour les poids lourds. L'objectif est de permettre aux constructeurs de concentrer leurs investissements sur la décarbonation du transport routier de marchandises et de passagers, conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'émissions de CO_2, tout en veillant à ce que la Commission continue à élaborer les actes d'exécution nécessaires afin d'assurer à l'industrie une sécurité juridique et un délai de préparation suffisant.

Amendement 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	-1) à l'article 4, le paragraphe suivant 1 bis est inséré:
	«1 bis. En ce qui concerne les véhicules lourds et, le cas échéant, les engins mobiles non routiers, les exigences énoncées dans le présent paragraphe s'appliquent de manière cumulative et garantissent le respect des limites d'émissions ainsi que la disponibilité opérationnelle ininterrompue des véhicules et des engins dans toutes les conditions d'exploitation normales et raisonnablement prévisibles sur l'ensemble du territoire de l'Union. Les fabricants doivent concevoir, étalonner et surveiller les systèmes de contrôle des émissions utilisant des réactifs, y compris les systèmes de réduction catalytique sélective, de manière à ce que ces systèmes conservent leur pleine capacité fonctionnelle dans tous les cas d'utilisation typiques des secteurs de la logistique des transports, de la construction, de l'exploitation minière, de la sylviculture, de l'agriculture, de la gestion des déchets et d'autres applications industrielles et de services en fonctionnement continu ou à forte

intensité d'utilisation.

Lorsque des conditions, y compris celles entraînant la cristallisation ou le gel des réactifs, nuisent ou sont susceptibles de nuire aux performances du système, les exigences suivantes s'appliquent:

a) les systèmes de contrôle des émissions doivent être modifiés, adaptés ou complétés par des solutions techniques de rechange, notamment par l'utilisation de réactifs de substitution, et ce sans délai;

b) les performances d'émission équivalentes doivent être démontrées et maintenues à tout moment, dans toutes les conditions d'essai et d'exploitation réelles applicables;

c) aucune réduction de la disponibilité opérationnelle dépassant les limites nécessaires pour garantir le respect des limites d'émission ne doit se produire; et

d) le respect des limites d'émission applicables ne doit en aucun cas être suspendu, interrompu ou réduit, quelles que soient les conditions d'exploitation relevant du champ d'application du présent règlement.»

Or. en

Amendement 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 4 – paragraphe 2

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 4, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de telle façon	***«***Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de

qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I dans les conditions établies à l'annexe III et en respectant les valeurs déclarées dans le certificat de conformité et dans la documentation de réception par type pour la durée de vie du véhicule, selon le cas, figurant dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés comme véhicules «Euro 7».	telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I dans les conditions établies à l'annexe III et***, le cas échéant,*** en respectant les valeurs ***RDE maximales*** déclarées dans le certificat de conformité et dans la documentation de réception par type pour la durée de vie du véhicule, selon le cas, figurant dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés comme véhicules «Euro 7». ***»***

Or. en

(32024R1257)

Justification

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Amendement 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	-1) l'article 4 bis suivant est inséré:
	«Article 4 bis
	Exigences et dispositions spécifiques applicables aux véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA)

1. Les véhicules homologués en tant que véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles (VECA), outre les exigences prévues par le présent règlement et par les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci, satisfont aux exigences énoncées dans le présent article. Les émissions spécifiques de CO_2 d'un VECA doivent être de 0 g de CO_2/km. Cette valeur doit être consignée dans le certificat de conformité délivré conformément à l'article 36 du règlement (UE) 2018/858 et s'applique aux fins du règlement (UE) 2019/631. La mesure des émissions spécifiques de CO_2 n'est pas requise, contrairement à la mesure de la consommation de carburant en L/100 km, dans le cadre de la procédure de réception par type, de la vérification de la conformité de la production ou des essais de conformité en service.

2. Un VECA doit être équipé d'un dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant et d'un système d'incitation au ravitaillement en carburant. Ces systèmes doivent être conçus, construits et installés de manière à garantir une protection contre toute manipulation frauduleuse. Un marquage approprié indiquant que le moteur fonctionne exclusivement avec des carburants admissibles figure sur l'admission de carburant.

3. Le dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant permet de déterminer, pendant la conduite du véhicule et à chaque ravitaillement, si le véhicule fonctionne exclusivement avec des carburants admissibles. Il doit notamment être capable de détecter l'utilisation de carburants ou de mélanges de carburants qui ne répondent pas aux critères d'admissibilité, au moyen d'une méthode de suivi techniquement appropriée et de leur combinaison. Cette méthode pourrait inclure les méthodes suivantes, fondées sur les approches ci-après, ou toute autre méthode de suivi

techniquement appropriée:

a) un système de traçabilité numérique de bout en bout pour les carburants admissibles tout au long de la chaîne d'approvisionnement en carburant, comprenant l'utilisation d'enregistrements numériques authentifiés et d'un mécanisme d'authentification numérique reliant l'opération de ravitaillement au véhicule concerné et au point de ravitaillement;

b) la détection embarquée de l'utilisation de carburants non admissibles par le traitement des signaux et des fonctions existants du véhicule, y compris les signaux générés par les unités de commande du véhicule et les systèmes de capteurs associés;

c) l'identification embarquée de la composition du carburant par des techniques de détection moléculaire, spectroscopique ou d'analyse équivalente, permettant de vérifier directement si le carburant utilisé répond aux critères d'admissibilité;

d) l'assurance d'une communication bidirectionnelle sécurisée entre le véhicule et l'équipement de ravitaillement, comprenant des contrôles d'authentification et d'intégrité pour l'opération de ravitaillement et, le cas échéant, des mesures techniques permettant le ravitaillement avec des carburants admissibles et l'empêchant avec des carburants non admissibles;

e) un système d'attribution fondé sur le bilan massique, dans lequel les quantités de carburants admissibles mis sur le marché sont attestées par des registres vérifiables et attribuées à l'utilisation de véhicules spécifiques en quantités correspondant à leur consommation imputable; ainsi qu'une approche de réconciliation fondée sur des preuves numériques, dans le cadre de laquelle la consommation de carburant attribuable à un véhicule est suivie et recoupée avec des

preuves numériques (notamment des certificats ou des documents équivalents) sans qu'il soit nécessaire de procéder à un échange d'informations avec le point de ravitaillement; lorsque le dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant détecte qu'un VECA ne fonctionne pas exclusivement avec des carburants admissibles, le système d'incitation au ravitaillement en carburant s'active automatiquement.

4. Le système d'incitation au ravitaillement en carburant avertit le conducteur lorsqu'un VECA n'est pas utilisé avec des carburants admissibles et empêche, selon un système d'alerte progressif, la poursuite de l'utilisation du véhicule. Cela peut notamment être réalisé en empêchant, en dernier recours, le véhicule de démarrer (ou de redémarrer).

5. Par dérogation au paragraphe 4, le système d'incitation au ravitaillement en carburant peut, dans des circonstances exceptionnelles, autoriser le conducteur à effectuer un contournement limité en distance lorsque ce contournement est nécessaire pour éviter une restriction disproportionnée de la mobilité, notamment

a) dans les régions de l'Union où il n'existe aucune possibilité de ravitaillement raisonnablement accessible avec des carburants admissibles dans un rayon de 100 kilomètres; ou

b) lorsque le véhicule est utilisé en dehors du territoire de l'Union. La dérogation visée au premier alinéa se limite au strict nécessaire et ne permet pas l'utilisation du véhicule de manière permanente ou au-delà de la limite de distance sans carburants admissibles.

6. Sur demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception par type peut délivrer une réception UE par type pour le dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant

et/ou le système d'incitation au ravitaillement en carburant, à condition que la conformité au présent article ait été démontrée. Cette homologation ne constitue pas, en soi, une réception par type d'un type de véhicule en tant que VECA et ne porte pas atteinte aux exigences supplémentaires applicables à la réception par type des véhicules en tant que VECA. Les États membres notifient à la Commission toutes les autorisations relatives au dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant et/ou au système d'incitation au ravitaillement en carburant accordées en vertu du présent paragraphe, dans un délai de 30 jours à compter de la date de leur délivrance. La notification comporte un résumé impartial des spécifications techniques du dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant et/ou du système d'incitation au ravitaillement en carburant homologué. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les exigences techniques et procédurales détaillées relatives à la réception par type des dispositifs de contrôle du ravitaillement en carburant et/ou des systèmes d'incitation au ravitaillement en carburant.

7. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des procédures et des spécifications techniques uniformes pour la réception par type des VECA au regard des exigences énoncées dans le présent article, y compris celles relatives à la protection contre les manipulations frauduleuses, aux essais et à l'application de la dérogation prévue au paragraphe 5. Cela comprend les modifications nécessaires à apporter aux annexes I, II, IX et XIV du règlement d'exécution (UE) 2025/1706 de la Commission, ainsi qu'à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission.

Or. en

(32024R1257)

Justification

L'article 4 bis établit la base juridique d'une nouvelle catégorie de véhicules, celle des «véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants admissibles» (VECA). Le paragraphe 3 de l'article proposé définit un ensemble de méthodes de surveillance admissibles. Les paragraphes 4 et 5 mettent en place des notions d'incitation qui garantissent le respect des règles de manière proportionnée et conviviale. Le paragraphe 6 autorise les États membres à approuver d'autres méthodes de surveillance qui pourraient être mises au point à l'avenir. Le paragraphe 7 habilite la Commission à adopter les actes d'exécution et les actes délégués nécessaires à la mise en œuvre de la notion de VECA.

Amendement 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 7 – paragraphe1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	-1) à l'article 7, le paragraphe 1 bis suivant est ajouté:
	«1 bis. Les constructeurs doivent veiller à ce que tout système de traitement aval des gaz d'échappement qui utilise un réactif conserve sa fonction de réduction des émissions dans toutes les conditions ambiantes, en particulier à basse température ambiante.»

Or. en

(32024R1257)

Amendement 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 7 – paragraphe1 bis (nouveau)

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 7, le paragraphe 1 bis suivant est inséré:

«1 bis. Pour un VECA, la mesure des émissions spécifiques de CO_2 n'est pas obligatoire, tandis que la mesure de la consommation de carburant en L/100 km est obligatoire dans le cadre de la procédure de réception par type. Dans la demande de réception UE par type relative aux émissions, le constructeur doit indiquer que le moteur du véhicule fonctionne exclusivement avec des carburants admissibles. Le constructeur doit également fournir des informations concernant le dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant et le système d'incitation au ravitaillement en carburant, ainsi que les mesures prises pour protéger ces dispositifs contre toute manipulation frauduleuse et toute modification non autorisée.»

Or. en

(32024R1257)

Justification

L'article 7 définit les obligations des constructeurs en ce qui concerne la réception par type au regard des émissions. Cet amendement constitue une adaptation technique nécessaire visant à inclure les VECA ainsi que des informations relatives au dispositif de contrôle du ravitaillement en carburant et au système d'incitation au ravitaillement en carburant.

Amendement 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Proposition de règlement
Article 4 – alinéa -1 (nouveau)
Règlement (UE) 2024/1257
Article 7 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte en vigueur	*Amendement*
	-1) à l'article 7, le paragraphe 2 bis suivant est inséré:
	«2 bis. Les constructeurs doivent fournir à l'autorité chargée de la réception une déclaration de conformité signée

concernant la durabilité et l'absence de taux de défaillance anormaux du système d'injection de réactif dans des conditions dynamiques où le réactif spécifié dans la réception par type subit des cycles répétés de gel et de dégel. Ces systèmes doivent satisfaire aux exigences en matière de durée de vie figurant dans le tableau 1 de l'annexe IV.

Or. en

(32024R1257)

Justification

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.