



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

2025/0421(COD)

11.5.2026

*****I**

PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les
véhicules d'entreprise propres
(COM(2025)0994 – C10-0357/2025 – 2025/0421(COD))

Commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire
Commission des transports et du tourisme(Procédure avec commissions
conjointes – article 59 du règlement intérieur)

Rapporteurs: Tiemo Wölken, François Kalfon

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	49
ANNEXE: DÉCLARATIONS DES CONTRIBUTIONS.....	52

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les véhicules d'entreprise propres
(COM(2025)0994 – C10-0357/2025 – 2025/0421(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2025)0994),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C10-0357/2025),
 - vu l'avis de la commission des affaires juridiques sur la base juridique proposée,
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen,
 - vu l'avis du Comité des régions,
 - vu l'article 60 de son règlement intérieur,
 - vu les délibérations conjointes de la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire et de la commission des transports et du tourisme, conformément à l'article 59 du règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire et de la commission des transports et du tourisme (A10-0000/2026),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) En raison de la part élevée de véhicules d'entreprise dans les immatriculations de véhicules neufs et de leurs caractéristiques spécifiques en termes d'exploitation, les mesures ciblant les véhicules d'entreprise ont le potentiel d'accélérer fortement l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions **et la réduction des** émissions du transport routier dans l'Union. Toutefois, ce potentiel est actuellement sous-exploité. Les véhicules d'entreprise sont responsables d'une part des émissions comparativement plus importante que les véhicules privés, en raison de leur kilométrage annuel généralement plus élevé, comme c'est le cas, par exemple, pour certaines flottes d'entreprise telles que les taxis et les véhicules destinés aux courses à la demande. Une part plus importante de véhicules à émission nulle **et à faibles émissions** dans *ces* flottes à kilométrage élevé permettrait de réaliser des économies de carburant et des réductions d'émissions importantes en conditions d'utilisation réelles par rapport aux tendances actuelles.

Amendement

(5) En raison de la part élevée de véhicules d'entreprise dans les immatriculations de véhicules neufs, **de leur transfert plus rapide vers le marché de l'occasion** et de leurs caractéristiques spécifiques en termes d'exploitation, **telles qu'un kilométrage et une utilisation moyenne plus élevés**, les mesures ciblant les véhicules d'entreprise ont le potentiel d'accélérer fortement l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, **de réduire la pollution atmosphérique et les** émissions du transport routier, **et de rendre les véhicules à émission nulle plus abordables pour les travailleurs et pour les ménages à revenus moyens et faibles** dans l'Union. Toutefois, ce potentiel est actuellement sous-exploité. Les véhicules d'entreprise sont responsables d'une part des émissions comparativement plus importante que les véhicules privés, en raison de leur kilométrage annuel généralement plus élevé, comme c'est le cas, par exemple, pour certaines flottes d'entreprise telles que les taxis et les véhicules destinés aux courses à la demande. Une part plus importante de véhicules à émission nulle **dans les flottes d'entreprise, et en particulier** dans *les* flottes à kilométrage élevé, permettrait de réaliser des économies de carburant et des réductions d'émissions importantes en conditions d'utilisation réelles par rapport aux tendances actuelles.

Or. en

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) En outre, les véhicules d'entreprise arrivent généralement sur le marché de l'occasion beaucoup plus rapidement que les véhicules privés; en particulier, les véhicules de location sont souvent revendus dans un délai d'un an, et les véhicules en crédit-bail sont souvent revendus après trois à cinq ans. Une part plus importante de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions améliorerait donc considérablement leur disponibilité rapide sur le marché de l'occasion, ce qui rendrait plus abordable pour les citoyens et les entreprises le remplacement d'autres technologies plus émettrices de CO₂ et polluantes par des véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

Amendement

(6) En outre, les véhicules d'entreprise arrivent généralement sur le marché de l'occasion beaucoup plus rapidement que les véhicules privés; en particulier, les véhicules de location sont souvent revendus dans un délai d'un an, et les véhicules en crédit-bail sont souvent revendus après trois à cinq ans. ***Le marché de l'occasion représente environ deux tiers des ventes de voitures en Europe.*** Une part plus importante de véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions améliorerait donc considérablement leur disponibilité rapide sur le marché de l'occasion, ce qui rendrait plus abordable pour les citoyens, ***en particulier les travailleurs indépendants, les ménages à revenus moyens et faibles,*** et les entreprises, le remplacement d'autres technologies plus émettrices de CO₂ et polluantes par des véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

Or. en

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Plusieurs États membres ont mis en place des incitations et des régimes de soutien pour accélérer la transition vers des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise. Ces bonnes pratiques, en particulier les réformes ciblées de la fiscalité des voitures de société, les régimes d'amortissement accéléré pour les

Amendement

(7) Plusieurs États membres ont mis en place des incitations et des régimes de soutien pour accélérer la transition vers des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise. Ces bonnes pratiques, en particulier les réformes ciblées de la fiscalité des voitures de société, les ***systèmes de bonus-malus, les systèmes de***

véhicules à émission nulle et à faibles émissions et les exigences locales pour les services de mobilité urbaine, constituent des orientations utiles pour la conception et la mise en œuvre des mesures prises par les États membres. Toutefois, ces mesures ne sont pas suffisantes et sont fragmentées entre États membres, tandis que l'achat de véhicules à émissions élevées *continue* de faire l'objet d'aides dans de nombreux cas partout dans l'Union. Cette situation ne garantit pas des conditions de concurrence équitables et n'aide pas à atteindre le niveau nécessaire d'immatriculation de véhicules neufs à émission nulle *et à faibles émissions* dans l'ensemble de l'Union, ce qui entrave l'intégration du marché unique en ce qui concerne tant l'offre que l'utilisation de véhicules à émission nulle *et à faibles émissions*. En outre, le manque de coordination des mesures nationales risque d'entraver les flottes opérant par-delà les frontières et limite l'allocation efficace des véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché intérieur, augmente le coût de l'information pour les principaux acteurs du secteur des transports et entrave la mise en œuvre rentable de la transition vers des flottes à émissions nulles. Une action cohérente visant à stimuler l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au niveau de l'Union est donc nécessaire.

crédit-bail, la location longue durée avec option d'achat, la conversion salariale, les objectifs de renouvellement des flottes, les régimes d'amortissement accéléré pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les infrastructures de recharge et les infrastructures pour carburants alternatifs, ainsi que les exigences locales pour les services de mobilité urbaine, constituent des orientations utiles pour la conception et la mise en œuvre des mesures prises par les États membres. Toutefois, ces mesures ne sont pas suffisantes et sont fragmentées entre États membres, tandis que l'achat de véhicules à émissions élevées *et les combustibles fossiles continuent* de faire l'objet d'aides dans de nombreux cas partout dans l'Union. **En 2023, les subventions publiques aux combustibles fossiles dans l'Union se sont élevées à 111 milliards d'EUR.** Cette situation ne garantit pas des conditions de concurrence équitables et n'aide pas à atteindre le niveau nécessaire d'immatriculation de véhicules neufs à émission nulle dans l'ensemble de l'Union, ce qui entrave l'intégration du marché unique en ce qui concerne tant l'offre que l'utilisation de véhicules à émission nulle. **En outre, l'incapacité persistante à mener à bien la réforme de la directive 2003/96/EC^{1bis} du Conseil entrave la capacité des États membres à mettre en place des régimes fiscaux conformes à la décarbonation du secteur des transports.** En outre, le manque de coordination des mesures nationales risque d'entraver les flottes opérant par-delà les frontières et limite l'allocation efficace des véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché intérieur, augmente le coût de l'information pour les principaux acteurs du secteur des transports et entrave la mise en œuvre rentable de la transition vers des flottes à émissions nulles. Une action cohérente visant à stimuler l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions au niveau de l'Union est donc

nécessaire.

^{1bis} Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32003L0096>)

Or. en

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Un instrument juridique au niveau de l'Union visant à stimuler la demande de véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés des entreprises devrait apporter la sécurité nécessaire pour investir dans l'augmentation de capacité de production de ces technologies, contribuant ainsi à la compétitivité du secteur automobile de l'Union dans le contexte d'un marché mondial en évolution rapide.

Amendement

(8) Un instrument juridique au niveau de l'Union visant à stimuler la demande de véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés des entreprises devrait apporter la sécurité nécessaire pour investir dans l'augmentation de capacité de production de ces technologies, contribuant ainsi à la compétitivité du secteur automobile de l'Union dans le contexte d'un marché mondial en évolution rapide, ***et empêcher les délocalisations d'usines hors de l'Union, les fermetures de sites, les pertes d'emplois ainsi que l'érosion de la base industrielle et de la souveraineté de l'Union.***

Or. en

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Contrairement aux voitures et aux camionnettes, les véhicules utilitaires lourds sont presque exclusivement immatriculés par des entités juridiques, de sorte que les immatriculations d'entreprise représentent la quasi-totalité du marché. Dans le cas des autobus et des autocars, les marchés publics jouent un rôle important sur le marché. La directive 2009/33/CE donne déjà une impulsion grâce à des objectifs contraignants pour les autobus à émission nulle. Afin de maintenir une cohérence totale à long terme avec les instruments juridiques pertinents, et en particulier dans la perspective de la prochaine révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, seules les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs devraient être incluses dans le champ d'application du présent règlement. D'éventuelles mesures visant à accroître la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes de camions d'entreprise **pourront** être envisagées au moment de la révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Cela permettrait de mieux tenir compte du profil opérationnel distinct de ce segment de marché et des efforts visant à accroître considérablement la disponibilité des points de recharge le long des corridors de transport de l'UE.

Amendement

(9) Contrairement aux voitures et aux camionnettes, les véhicules utilitaires lourds sont presque exclusivement immatriculés par des entités juridiques, de sorte que les immatriculations d'entreprise représentent la quasi-totalité du marché. Dans le cas des autobus et des autocars, les marchés publics jouent un rôle important sur le marché. La directive 2009/33/CE donne déjà une impulsion grâce à des objectifs contraignants pour les autobus à émission nulle. Afin de maintenir une cohérence totale à long terme avec les instruments juridiques pertinents, et en particulier dans la perspective de la prochaine révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, seules les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs devraient être incluses dans le champ d'application du présent règlement. **Toutefois**, d'éventuelles mesures visant à accroître la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes de camions d'entreprise **pourraient** être envisagées au moment de la révision des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Cela permettrait de mieux tenir compte du profil opérationnel distinct de ce segment de marché et des efforts visant à accroître considérablement la disponibilité des points de recharge le long des corridors de transport de l'UE.

Or. en

Amendement 6

**Proposition de règlement
Considérant 10**

Texte proposé par la Commission

(10) Compte tenu de la grande diversité des cas d'utilisation, des exigences opérationnelles et des performances économiques entre les différents types de véhicules d'entreprise, la fixation de parts obligatoires de véhicules à émission nulle pour les entreprises *risquerait d'avoir* des incidences négatives disproportionnées sur certaines de ces entreprises et *de* créer une charge administrative importante pour les opérateurs et les autorités publiques. De telles règles créeraient également des risques importants d'évitement et d'autres conséquences involontaires, telles que des transferts entre crédit-bail et achat de véhicules, ou des changements dans la compétitivité de différents types de services logistiques et de mobilité. Par conséquent, il convient de fixer des objectifs contraignants pour les États membres, plutôt que pour les entreprises.

Amendement

10) Compte tenu de la grande diversité des cas d'utilisation, des exigences opérationnelles et des performances économiques entre les différents types de véhicules d'entreprise, la fixation de parts obligatoires de véhicules à émission nulle pour les entreprises *pourrait avoir* des incidences négatives disproportionnées sur certaines de ces entreprises et créer une charge administrative importante pour les opérateurs et les autorités publiques. De telles règles créeraient également des risques importants d'évitement et d'autres conséquences involontaires, telles que des transferts entre crédit-bail et achat de véhicules, ou des changements dans la compétitivité de différents types de services logistiques et de mobilité. Par conséquent, il convient de fixer des objectifs contraignants pour les États membres, plutôt que pour les entreprises.

Or. en

Amendement 7

**Proposition de règlement
Considérant 11**

Texte proposé par la Commission

(11) Compte tenu des obstacles plus importants auxquels elles sont souvent confrontées pour accéder au financement, les PME sont généralement touchées de manière disproportionnée par les coûts d'achat plus élevés des véhicules à émission nulle. Par conséquent, les objectifs nationaux sur la part des véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions immatriculés par rapport au total des immatriculations de véhicules d'entreprise ne devraient concerner que les

Amendement

(11) Compte tenu des obstacles plus importants auxquels elles sont souvent confrontées pour accéder au financement, les PME sont généralement touchées de manière disproportionnée par les coûts d'achat plus élevés des véhicules à émission nulle. Par conséquent, les objectifs nationaux sur la part des véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions immatriculés par rapport au total des immatriculations de véhicules d'entreprise ne devraient concerner que les

grandes entreprises; par souci de cohérence, la notion de grande entreprise devrait être tirée de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁰.

¹⁰ null

grandes entreprises; par souci de cohérence, la notion de grande entreprise devrait être tirée de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁰. *Ainsi, l'incidence directe et indirecte du présent règlement sur les PME et les travailleurs indépendants devrait faire l'objet d'un suivi attentif de la part de la Commission, qui devrait être chargée d'évaluer cette incidence et de présenter un rapport sur les principales conclusions au Parlement européen et au Conseil.*

¹⁰ *Directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 26 juin 2013, relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises (JO L 182 du 29.6.2013, p. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/34/oj>)*

Or. en

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Le règlement devrait fixer des objectifs par État membre en ce qui concerne la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire. Afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés dans le règlement (UE) 2019/631, ces objectifs devraient garantir qu'une part minimale des voitures et des camionnettes neuves immatriculées par les grandes entreprises soit à émission nulle. Collectivement, les objectifs nationaux conduiraient à une part minimale, au

Amendement

(12) Le règlement devrait fixer des objectifs par État membre en ce qui concerne la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs immatriculés par les grandes entreprises sur leur territoire. Afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés dans le règlement (UE) 2019/631, ces objectifs devraient garantir qu'une part minimale des voitures et des camionnettes neuves immatriculées par les grandes entreprises soit à émission nulle. Collectivement, les objectifs nationaux conduiraient à une part minimale, au

niveau de l'Union, de **69** % de voitures à émission nulle ou à faibles émissions, dont au moins **45** % à émission nulle, en 2030, ce qui serait conforme au règlement (UE) 2019/631 pour 2035; et de 40 % de camionnettes à émission nulle ou à faibles émissions, dont au moins 36 % à émission nulle, en 2030, ce qui serait conforme au règlement (UE) 2019/631 pour 2035.

niveau de l'Union, de **70** % de voitures à émission nulle ou à faibles émissions, dont au moins **54** % à émission nulle, en 2030, ce qui serait conforme au règlement (UE) 2019/631 pour 2035; et de 40 % de camionnettes à émission nulle ou à faibles émissions, dont au moins 36 % à émission nulle, en 2030, ce qui serait conforme au règlement (UE) 2019/631 pour 2035.

Or. en

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Un grand nombre de véhicules d'entreprise, en particulier ceux mis à disposition des salariés en tant qu'avantages en nature aux salariés, sont utilisés pour les trajets quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, parfois sur seulement quelques kilomètres en zone urbaine. Une part importante de ces trajets pourrait être effectuée à vélo. Afin de stimuler l'écologisation des flottes d'entreprise, le présent règlement devrait encourager les grandes entreprises de l'Union à adopter l'enregistrement annuel des vélos électriques, et aider les salariés qui souhaitent remplacer leur véhicule d'entreprise à moteur à combustion par un vélo électrique d'entreprise. Il devrait inciter les États membres à adopter des incitations fiscales ainsi que des dispositifs de soutien au crédit-bail ou à la location longue durée permettant aux entreprises de proposer des vélos électriques d'entreprise, à l'instar des dispositifs actuellement en vigueur dans certains États membres pour l'octroi d'une voiture de société. À cette fin, le présent

règlement devrait permettre aux États membres de déduire jusqu'à 5 points de pourcentage de leurs objectifs relatifs aux voitures à émission nulle fixés pour 2035 dans le tableau 1 de l'annexe, s'ils peuvent démontrer qu'un nombre équivalent de vélos électriques ont été enregistrés par de grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile.

Or. en

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 ter) Les mesures encourageant l'adoption des vélos électriques au sein de l'Union peuvent avoir des effets bénéfiques considérables sur la santé publique, réduire la congestion urbaine, la pollution atmosphérique et les dépenses publiques connexes, et contribuer à l'engagement pris par l'Union de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050. De telles mesures contribueraient également à la mise en œuvre de la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo^{1bis} du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, adoptée le 3 avril 2024, qui invite notamment les entreprises, les organisations et les institutions à promouvoir le vélo au moyen de dispositifs de gestion de la mobilité tels que des incitations à se rendre au travail en vélo, la mise à disposition de vélos d'entreprise (électriques ou non), des zones de stationnement et des installations réservées aux vélos, ainsi que le recours à des services de livraison à vélo. Cela renforcerait également la compétitivité et

la position de premier plan de l'industrie européenne du vélo, qui pourrait créer un million d'emplois verts et de qualité supplémentaires dans l'Union d'ici à 2030.

^{1bis} Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo (JO C, C/2024/2377, 3.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>)

Or. en

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 12 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 quater) Les grandes entreprises jouent un rôle essentiel dans la couverture de la connexion du dernier kilomètre dans le transport de marchandises. Lorsque ces services de transport sont assurés par des camionnettes à forte intensité de carbone, l'Union devrait encourager un transfert modal vers des moyens de transport plus écologiques. Les vélos-cargos offrent un potentiel important de décarbonation de ces opérations du dernier kilomètre. Le déploiement initial de vélos-cargos dans les flottes d'entreprises des opérateurs de fret, des prestataires de services postaux et des entreprises de livraison a démontré la rentabilité de ces opérations. Toutefois, le potentiel des vélos-cargos dans les flottes d'entreprise reste sous-exploité. Le présent règlement devrait donc encourager le remplacement des camionnettes, en particulier des camionnettes non électriques utilisées dans la connexion du dernier kilomètre dans le transport de marchandises, par des vélos-cargos dans les flottes des

grandes entreprises opérant dans ces secteurs au sein de l'Union. À cette fin, le présent règlement devrait permettre aux États membres de déduire jusqu'à 5 points de pourcentage de leurs objectifs relatifs aux camionnettes à émission nulle fixés pour 2035 dans le tableau 1 de l'annexe, s'ils peuvent démontrer qu'un nombre équivalent de vélos-cargos ont été enregistrés par de grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile.

Or. en

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à prolongateur d'autonomie 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 au-delà de 2035. La reconnaissance de leur contribution *peut soutenir la poursuite* des investissements *et* de l'innovation dans *ces technologies*.

Amendement

(14) Les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à prolongateur d'autonomie 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 au-delà de 2035. *Toutefois*, la reconnaissance de leur contribution *ne devrait pas entraîner la réorientation* des investissements *consacrés à la poursuite* de l'innovation dans *les véhicules électriques à batterie, ainsi qu'à leurs chaînes de production et d'approvisionnement*.

Or. en

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 15

(15) Les États membres devraient être autorisés à appliquer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour atteindre les objectifs fixés dans le présent règlement, y compris l'introduction de péages routiers plus favorables; une fiscalité favorisant l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions ou d'autres mesures de soutien de l'État soumises aux règles applicables en matière d'aides d'État; des exigences en matière d'octroi de licences pour des services spécifiques de transport de voyageurs (tels que les taxis et les services de course à la demande); l'amélioration des conditions favorisant l'utilisation de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, telles que la disponibilité de points de recharge dédiés à des endroits spécifiques ou l'accès préférentiel au stationnement. Les États membres devraient également être autorisés à fixer des objectifs pour des catégories spécifiques d'entreprises ou d'exploitants de flottes. La disponibilité d'infrastructures de recharge permettant de recharger facilement et à des prix accessibles est un facteur clé qui peut être assuré par les États membres en tenant compte des exigences opérationnelles spécifiques des flottes d'entreprise, contribuant ainsi également à la réalisation de leurs objectifs fixés dans le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil¹¹. La communication intitulée «Décarboner les flottes d'entreprise»¹² fournit plusieurs exemples de bonnes pratiques et de mesures efficaces qui peuvent être mises en place au niveau national pour accroître la part des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise.

(15) Les États membres devraient être autorisés à appliquer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour atteindre les objectifs fixés dans le présent règlement, y compris l'introduction de péages routiers plus favorables; une fiscalité favorisant l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions ou d'autres mesures de soutien de l'État soumises aux règles applicables en matière d'aides d'État; des exigences en matière d'octroi de licences pour des services spécifiques de transport de voyageurs (tels que les taxis et les services de course à la demande); l'amélioration des conditions favorisant l'utilisation de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, telles que la disponibilité de points de recharge dédiés à des endroits spécifiques, **en particulier dans des bâtiments privés**, ou l'accès préférentiel au stationnement. Les États membres devraient également être autorisés à fixer des objectifs pour des catégories spécifiques d'entreprises ou d'exploitants de flottes. La disponibilité d'infrastructures de recharge permettant de recharger facilement, **sans souscription préalable**, et à des prix **transparents, justes et** accessibles, est un facteur clé qui peut être assuré par les États membres en tenant compte des exigences opérationnelles spécifiques des flottes d'entreprise, contribuant ainsi également à la réalisation de leurs objectifs fixés dans le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil¹¹. La communication intitulée «Décarboner les flottes d'entreprise»¹² fournit plusieurs exemples de bonnes pratiques et de mesures efficaces qui peuvent être mises en place au niveau national pour accroître la part des véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise. **Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres d'adopter des objectifs et des incitations**

plus ambitieux.

¹¹ Règlement (UE) 2023/1804.

¹² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Décarboner les flottes d’entreprise, COM(2025) 96 final.

¹¹ Règlement (UE) 2023/1804.

¹² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Décarboner les flottes d’entreprise, COM(2025) 96 final.

Or. en

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 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 émission nulle, et ainsi réduire la dépendance à l’égard des combustibles fossiles et l’incidence des fluctuations des prix. Le présent règlement devrait encourager les États membres à établir un cadre réglementaire pour le crédit-bail social, notamment pour les ménages à revenus moyens et faibles, les usagers vulnérables des transports et les 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^{1bis}.

^{1bis} **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 15

Proposition de règlement Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) La diffusion de véhicules à faibles émissions basés sur la traction électrique accroîtra également **la demande d'infrastructures** de recharge, ce qui **augmentera** la **densité** du réseau de recharge, **avec des avantages également pour les véhicules à émissions nulles.**

Amendement

(16) La diffusion de véhicules à **émission nulle et** à faibles émissions basés sur la traction électrique accroîtra également **l'utilisation des infrastructures** de recharge, ce qui **améliorera** la **rentabilité** du réseau de recharge **et créera ainsi de nouvelles incitations financières en faveur du développement de ce réseau.**

Or. en

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) La manière dont les mesures de soutien financier sont conçues est souvent déterminante pour le choix du véhicule d'entreprise à acheter. Sans préjudice des compétences nationales, les États membres devraient tirer pleinement parti de ce

Amendement

(17) La manière dont les mesures de soutien financier sont conçues est souvent déterminante pour le choix du véhicule d'entreprise à acheter. Sans préjudice des compétences nationales, les États membres devraient tirer pleinement parti de ce

levier, en apportant un soutien financier aux véhicules d'entreprise exclusivement à émission nulle et à faibles émissions. Dans ses conclusions, le Conseil a souligné à plusieurs reprises la nécessité de supprimer dès que possible les subventions en faveur des combustibles fossiles¹³. Un soutien financier qui ne profite qu'aux véhicules à émission nulle et à faibles émissions peut contribuer aux efforts déployés par l'Union pour améliorer à un rythme accéléré sa sécurité énergétique et *se passer* des importations de *combustibles* fossiles. Afin de soutenir la décarbonation dans les secteurs industriels clés qui approvisionnent l'industrie automobile et de promouvoir les produits de technologies propres et la production nationale de technologies telles que les batteries pour véhicules électriques, la Commission a annoncé, dans le pacte pour une industrie propre, une proposition d'acte législatif pour l'accélération de la production industrielle. Étant donné que la transition vers les véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise peut faire l'objet d'un soutien financier public dans les États membres, il existe un potentiel pour utiliser le soutien public afin de renforcer les chaînes de valeur *nationales* dans le secteur automobile. Les voitures et les camionnettes «fabriquées dans l'Union européenne» peuvent contribuer à créer un marché pilote stable pour les fournisseurs européens, ce qui renforcera la compétitivité de l'industrie de l'Union, tout en maintenant sa main-d'œuvre et en contribuant à attirer de nouveaux investissements vers les capacités de production de l'Union dans ces secteurs.

levier, en apportant un soutien financier aux véhicules d'entreprise exclusivement à émission nulle et à faibles émissions. Dans ses conclusions, le Conseil a souligné à plusieurs reprises la nécessité de supprimer dès que possible les subventions en faveur des combustibles fossiles¹³. Un soutien financier qui ne profite qu'aux véhicules à émission nulle et à faibles émissions peut contribuer aux efforts déployés par l'Union pour améliorer à un rythme accéléré sa sécurité énergétique, et *pour réduire l'incidence des prix des carburants sur les usagers vulnérables des transports, les ménages à revenus moyens et faibles et les travailleurs indépendants, ainsi que sur les dépenses publiques. La réorientation exclusive du soutien financier vers les véhicules à émission nulle et à faibles émissions peut en outre contribuer à réduire la dépendance de l'Union aux importations de produits énergétiques fossiles, lesquelles se sont élevées à 336,7 milliards d'EUR en 2025^{13bis}*. Afin de soutenir la décarbonation dans les secteurs industriels clés qui approvisionnent l'industrie automobile et de promouvoir les produits de technologies propres et la production nationale de technologies telles que les batteries pour véhicules électriques, la Commission a annoncé, dans le pacte pour une industrie propre, une proposition d'acte législatif pour l'accélération de la production industrielle. Étant donné que la transition vers les véhicules à émission nulle dans les flottes d'entreprise peut faire l'objet d'un soutien financier public dans les États membres, il existe un potentiel pour utiliser le soutien public afin de renforcer *le marché du travail de l'Union, la souveraineté industrielle de l'Union, ainsi que* les chaînes de valeur dans le secteur automobile. Les voitures et les camionnettes «fabriquées dans l'Union européenne» peuvent contribuer à créer un marché pilote stable pour les fournisseurs européens, ce qui renforcera la compétitivité de l'industrie de l'Union, tout en maintenant sa main-d'œuvre et en

contribuant à attirer de nouveaux investissements vers les capacités de production de l'Union dans ces secteurs.

¹³ Par exemple, les conclusions du Conseil sur la diplomatie écologique du 18 mars 2024, st07865-en24.pdf.

¹³ Par exemple, les conclusions du Conseil sur la diplomatie écologique du 18 mars 2024, st07865-en24.pdf.

^{13Bis} Eurostat, «EU imports of energy products decreased again in 2025» (Nouvelle baisse des importations de produits énergétiques de l'Union en 2025), 25 mars 2026 (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260325-3>)

Or. en

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) *Afin d'être en mesure d'aligner les exigences relatives au renforcement des chaînes de valeur nationales dans le secteur automobile sur le futur acte législatif pour l'accélération de la production industrielle, comme annoncé dans le pacte pour une industrie propre, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués afin de mettre en place une méthode permettant de déterminer les critères pour qu'une voiture ou une camionnette soit considérée comme «fabriquée dans l'Union européenne».*

Amendement

(18) *2,6 millions d'Européens sont employés dans le domaine de la fabrication de véhicules à moteur en Europe, et le secteur automobile dans son ensemble représente (directement et indirectement) 7 % du PIB européen, ce qui en fait un secteur clé pour l'économie européenne. Toutefois, les constructeurs automobiles opérant au sein du marché unique sont confrontés à une concurrence internationale féroce. L'Union devrait donc veiller à ce que les fonds publics mobilisés au titre des mesures de soutien financier adoptées conformément au présent règlement contribuent à préserver et à créer des emplois industriels attrayants en Europe, à soutenir les activités industrielles sur le territoire de l'Union, et à renforcer la souveraineté industrielle ainsi que les chaînes de valeur européennes dans le secteur. À cette fin, les États membres ne devraient*

apporter un soutien financier aux nouvelles voitures et camionnettes d'entreprise à émission nulle ou à faibles émissions que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne», conformément à la [proposition de règlement du 4 mars 2026 établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la décarbonation dans des secteurs stratégiques].

Or. en

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Afin de permettre à la Commission de surveiller et de suivre de manière appropriée la mise en œuvre du présent règlement, chaque État membre devrait soumettre à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs nationaux fixés en annexe. Afin de démontrer le respect des nouveaux objectifs en matière d'immatriculation, chaque État membre devrait communiquer à la Commission, sur une base annuelle, le nombre de véhicules neufs immatriculés par les grandes entreprises sur son territoire et, parmi ceux-ci, la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, par catégorie de véhicules, sur la base de données extraites de leurs registres des véhicules ou de toute autre source d'information pertinente telle que les bases de données et registres fiscaux. **La Commission devrait réexaminer le présent règlement en 2032 et, le cas échéant, adopter des propositions en vue de sa révision, y compris en fixant des objectifs**

Amendement

(19) Afin de permettre à la Commission de surveiller et de suivre de manière appropriée la mise en œuvre du présent règlement, chaque État membre devrait soumettre à la Commission un plan national décrivant les mesures qu'il a mises en place et les mesures qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs nationaux fixés en annexe. Afin de démontrer le respect des nouveaux objectifs en matière d'immatriculation, chaque État membre devrait communiquer à la Commission, sur une base annuelle, le nombre de véhicules neufs immatriculés par les grandes entreprises sur son territoire et, parmi ceux-ci, la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, par catégorie de véhicules, sur la base de données extraites de leurs registres des véhicules ou de toute autre source d'information pertinente telle que les bases de données et registres fiscaux. **En outre, tous les deux ans à partir de 2028, les États membres devraient présenter des plans actualisés sur la manière dont ils entendent atteindre les objectifs fixés dans**

pour les périodes ultérieures, en tenant compte des évolutions pertinentes du marché et des technologies. En évaluant le fonctionnement du présent règlement, la Commission devrait apprécier dans quelle mesure les objectifs du présent règlement ont été atteints ainsi que l'ampleur de ses répercussions sur la compétitivité des secteurs concernés. Ce réexamen devrait également porter sur l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes juridiques pertinents de l'Union. La Commission devrait recourir au Forum pour des transports durables afin de recueillir des informations en vue du réexamen, et d'aider les parties prenantes et les États membres à mettre en place des mesures pour atteindre les objectifs et à discuter des initiatives de suivi.

le présent règlement. Les plans nationaux devraient contenir au moins une évaluation de l'état des marchés nationaux des véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions, un aperçu des mesures nationales à adopter à court et à long terme, des effets sur le marché de l'occasion des véhicules d'entreprise et des politiques des États membres visant à développer les infrastructures de recharge. Les États membres devraient soumettre leurs projets de plans nationaux à la Commission. La Commission devrait formuler des recommandations supplémentaires si les mesures sont jugées insuffisantes. Afin d'aider les États membres à concevoir leurs plans nationaux, la Commission devrait mettre en place un forum facilitant l'échange de bonnes pratiques pour l'adoption de véhicules d'entreprise à émission nulle entre les États membres. Sur la base des travaux de ce forum, la Commission devrait publier des orientations sur les meilleures pratiques ainsi que des recommandations de mesures stratégiques.

Or. en

Amendement 19

Proposition de règlement Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) La Commission devrait réexaminer ce règlement en 2032. En évaluant le fonctionnement du présent règlement, la Commission devrait apprécier dans quelle mesure les objectifs du présent règlement ont été atteints ainsi que l'ampleur de ses répercussions sur la compétitivité des secteurs concernés. Ce réexamen devrait également porter sur

l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes juridiques pertinents de l'Union. La Commission devrait recourir au Forum pour des transports durables afin de recueillir des informations en vue du réexamen, et d'aider les parties prenantes et les États membres à mettre en place des mesures pour atteindre les objectifs et à discuter des initiatives de suivi.

Or. en

Amendement 20

Proposition de règlement Considérant 20

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 21

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Justification

Comme l'ont clairement indiqué l'exposé des motifs et l'analyse d'impact, la présente proposition vise également à rendre les véhicules à émission nulle et à faibles émissions plus accessibles à un plus large éventail d'utilisateurs et de ménages.

Amendement 22

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les groupes de véhicules suivants sont exclus du champ d'application du présent règlement et des objectifs fixés à l'article 3:

a) les véhicules utilisés pour assurer la sécurité et l'ordre publics, ainsi que pour maintenir ou rétablir les services essentiels fournis par les grandes entreprises, notamment en apportant une aide immédiate en cas d'urgence

d'origine naturelle ou humaine ou de perturbation des services, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de la protection civile et de secours, les véhicules d'intervention ou les véhicules des pompiers;

b) les véhicules de la catégorie M1 qui ont été spécialement conçus ou modifiés pour accueillir une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant lorsqu'elles se déplacent sur la voie publique^{1 bis};

c) les véhicules qui ont été conçus et construits pour l'exécution de travaux et qui, de par leur conception, ne sont pas adaptés au transport de personnes ou de marchandises;

d) les véhicules immatriculés en vertu du règlement (UE) n° 168/2013 autres que les vélos électriques et les vélos-cargos tels que définis à l'article 2^{1 ter}.

^{1 bis} Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/46/oj>).

^{1 ter} Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

Or. en

Justification

Pour certains profils d'utilisation, en particulier ceux où la sécurité de l'ordre public, les services municipaux et les missions d'intervention d'urgence et de protection civile sont nécessaires, les véhicules à émission nulle et à faibles émissions ne sont pas encore des choix adéquats.

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis) «vélo électrique»: un véhicule routier à propulsion humaine équipé d'une batterie électrique, conçu et construit conformément à la norme EN 15194;

Or. en

Amendement 24

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 ter) «vélo-cargo»: un véhicule routier à propulsion humaine spécifiquement conçu pour transporter des marchandises sur une plateforme ou un porte-bagages ou dans un bac, conçu et construit conformément à la norme EN 17860;

Or. en

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis) «soutien financier»: toute mesure, fiscale, financière, réglementaire ou parafiscale, adoptée par une autorité publique ou à son initiative, qui réduit, directement ou indirectement, les coûts liés à l'achat, au crédit-bail, à la location

à court et à long terme, à l'assurance et à l'exploitation de véhicules, ainsi que toute mesure visant à réduire les coûts de recharge ou de ravitaillement d'un véhicule, y compris, mais sans s'y limiter:

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

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

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

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

v) des abattements ou exonérations de péages, de péages de congestion, de redevances pour coûts externes, de redevances d'infrastructure et de droits d'usage tels que définis dans la directive 1999/62/CE¹ bis;

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

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

1 bis Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

Or. en

Justification

Il convient de définir plus précisément la notion de «soutien financier» afin de donner aux États membres et aux acteurs du marché de la clarté et de la prévisibilité quant aux futures conditions du marché. Afin d'englober certaines des meilleures pratiques déjà en place dans certains États membres, la définition devrait être ouverte et exhaustive.

Amendement 26

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 27

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres peuvent déduire jusqu'à cinq points de pourcentage de leurs objectifs relatifs aux voitures à émission nulle fixés pour 2035 dans le tableau 1 de l'annexe, s'ils sont en mesure de démontrer qu'un nombre équivalent de vélos électriques ont été immatriculés par de grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile.

Or. en

Justification

Afin d'encourager un transfert modal, en particulier dans le trafic pendulaire, les États membres devraient recevoir une incitation concrète à soutenir les grandes entreprises qui remplacent les voitures mises à la disposition des travailleurs par des vélos électriques.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Les États membres peuvent déduire jusqu'à cinq points de pourcentage de leurs objectifs relatifs aux camionnettes à émission nulle fixés pour 2035 dans le tableau 1 de l'annexe, s'ils sont en mesure de démontrer qu'un nombre équivalent de vélos-cargos ont été immatriculés par de grandes entreprises sur leur territoire au cours de chaque année civile.

Or. en

Justification

Afin d'encourager le transfert modal, en particulier dans le trafic urbain et les «liaisons du dernier kilomètre», les États membres devraient recevoir une incitation concrète à soutenir les grandes entreprises qui remplacent les camionnettes par des vélos-cargos.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

a) le numérateur pour les objectifs relatifs aux parts combinées des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est le nombre total combiné de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle et à faibles émissions qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile, ***à l'exception des véhicules visés à l'article 1, paragraphe 1 bis;***

Or. en

Amendement 31

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

b) le numérateur pour les objectifs minimaux relatifs aux véhicules à émission nulle est le nombre total de véhicules d'entreprise neufs à émission nulle qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de chaque année civile, ***à l'exception des véhicules visés à l'article 1, paragraphe 1 bis;***

Or. en

Amendement 32

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

c) le dénominateur pour les deux objectifs est le nombre total de véhicules d'entreprise qui sont, respectivement, des voitures et des camionnettes et qui sont immatriculés par de grandes entreprises dans l'État membre au cours de la même année civile, ***à l'exception des véhicules visés à l'article 1, paragraphe 1 bis.***

Or. en

Amendement 33

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

2 bis. Aux fins du calcul du respect des objectifs nationaux pour les voitures à émission nulle fixés dans le tableau 1 de l'annexe, les États membres comptabilisent chaque véhicule neuf à émission nulle de catégorie M1 identifié comme petit véhicule électrique conformément à l'annexe I, partie A, point 2.4, du règlement (UE) 2018/858 et «fabriqué dans l'Union européenne» conformément à la [proposition de règlement du 4 mars 2026 établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la décarbonation dans des secteurs stratégiques] comme 1,1 véhicule au numérateur mentionné au paragraphe 2, point b).

Or. en

Justification

Conformément à l'objectif consistant à mettre des véhicules à émission nulle à la disposition d'un plus grand nombre de ménages et d'utilisateurs, les États membres devraient être encouragés à soutenir la mise à disposition de petites voitures de société à émission nulle.

Amendement 34

**Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir de ... [deux ans à compter de la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1], les États membres ne fournissent aucune aide financière pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente, l'assurance, le ravitaillement, la recharge ou l'exploitation de voitures et de camionnettes d'entreprise autres que des véhicules à émission nulle.

Or. en

Justification

Conformément aux objectifs climatiques à long terme pour le secteur des transports de l'Union, le soutien financier aux véhicules d'entreprise à faibles émissions devrait également, à terme, être progressivement supprimé.

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité, à partir de deux ans avant la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1, les États membres n'apportent un soutien financier à ***l'achat, au crédit-bail, à la location ou à la location-vente, à l'assurance, au ravitaillement, à la recharge ou à l'exploitation*** des voitures et camionnettes d'entreprise ***neuves à émissions nulles ou faibles*** que si celles-ci sont «fabriquées dans l'Union européenne».

conformément à la [proposition de règlement du 4 mars 2026 établissant un cadre de mesures d'accélération du développement des capacités industrielles et de la décarbonation dans des secteurs stratégiques].

Or. en

Justification

Le règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles ayant été proposé, les voitures «fabriquées en Europe» devraient être définies dans le contexte de celui-ci. Aucune habilitation concernant les actes délégués n'est donc nécessaire.

Amendement 37

**Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Justification

Suite à l'adoption de la proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, il convient de procéder à une évaluation plus approfondie de la nécessité d'assurer la cohérence entre les deux actes législatifs. Les corapporteurs estiment pour l'instant qu'une référence croisée dynamique au règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles est préférable et proposent donc de supprimer du texte l'habilitation à adopter un acte délégué en la matière. Ils restent néanmoins ouverts à toute réflexion sur la voie à suivre la plus appropriée.

Amendement 38

Proposition de règlement Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4 bis

Soutien financier au marché de l'occasion

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

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

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

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

Or. en

Justification

Conformément à l'objectif supplémentaire défini dans le règlement, les États membres devraient soutenir le développement d'un marché opérationnel pour les véhicules à émission

nulle d'occasion.

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 5

supprimé

Exercice de la délégation

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

au Conseil.

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

Or. en

Justification

Suite à l'adoption de la proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, il convient de procéder à une évaluation plus approfondie de la nécessité d'assurer la cohérence entre les deux actes législatifs. Les corapporteurs estiment pour l'instant qu'une référence croisée dynamique au règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles est préférable et proposent donc de supprimer du texte l'habilitation à adopter un acte délégué en la matière. Ils restent néanmoins ouverts à toute réflexion sur la voie à suivre la plus appropriée.

Amendement 40

Proposition de règlement Article 6 – titre

Texte proposé par la Commission

Surveillance et rapports

Amendement

Surveillance et **obligations d'information
incombant aux États membres**

Or. en

Amendement 41

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Justification

Les États membres devraient avoir la possibilité de mettre en œuvre les mesures qui sont adaptées à leur situation nationale spécifique afin d'atteindre les objectifs fixés dans l'annexe. Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur, les plans nationaux des États membres devraient être plus concrets et faire l'objet d'une évaluation par la Commission, de sorte que les États membres puissent assurer un suivi adéquat.

Amendement 42

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les plans nationaux doivent comprendre au minimum les aspects suivants:

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

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

c) les politiques et mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés à l'annexe I, en distinguant les mesures à court terme (à mettre en œuvre dans un délai de 12 mois) des mesures à

plus long terme (jusqu'à 5 ans);

d) des mesures, prévues ou adoptées, visant à répondre aux besoins en infrastructures de recharge pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier pour la recharge sur le lieu de travail et à domicile;

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

Or. en

Justification

Les États membres devraient avoir la possibilité de mettre en œuvre les mesures qui sont adaptées à leur situation nationale spécifique afin d'atteindre les objectifs fixés dans l'annexe. Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur, les plans nationaux des États membres devraient être plus concrets et faire l'objet d'une évaluation par la Commission, de sorte que les États membres puissent assurer un suivi adéquat.

Amendement 43

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Lorsqu'ils élaborent leurs plans nationaux, les États membres évaluent au minimum les options suivantes en vue de leur inclusion au paragraphe 1, point c):

a) le soutien à la location à long terme avec options d'achat de voitures électriques à batterie, de camionnettes électriques à batterie ou hybrides rechargeables et de vélos électriques;

b) les régimes de crédit-bail social pour les véhicules électriques à batterie et les vélos électriques;

c) les primes à l'achat de véhicules électriques à batterie;

d) les surtaxes à l'achat pour les grandes entreprises acquérant des

- véhicules à moteur à combustion interne;*
- e) des subventions pour l'installation d'infrastructures de recharge, notamment dans les bâtiments privés et dans les locaux des grandes entreprises;*
 - f) la création de places de stationnement spécifiques pour les véhicules électriques à batterie;*
 - g) des règles d'amortissement fiscal accéléré pour les véhicules électriques à batterie;*
 - h) des règles fiscales préférentielles pour l'utilisation de véhicules à émission nulle comme voitures de société, en tant qu'avantage en nature perçu par les salariés.*

Or. en

Justification

Les États membres devraient avoir la possibilité de mettre en œuvre les mesures qui sont adaptées à leur situation nationale spécifique afin d'atteindre les objectifs fixés dans l'annexe. Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur, les plans nationaux des États membres devraient être plus concrets et faire l'objet d'une évaluation par la Commission, de sorte que les États membres puissent assurer un suivi adéquat.

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Lorsque les États membres décident de ne pas inclure l'une des mesures visées au paragraphe 1 bis, ils incluent dans leur projet de plan national une justification motivée de cette décision.

Or. en

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. La Commission évalue les projets de plans nationaux et peut adresser des recommandations aux États membres. Ces recommandations sont émises au plus tard six mois après la présentation des projets de plans nationaux visés au paragraphe 1. Elles peuvent notamment porter sur l'adéquation et le ciblage des politiques et mesures relatives aux objectifs nationaux.

Or. en

Justification

Les États membres devraient avoir la possibilité de mettre en œuvre les mesures qui sont les mieux adaptées à leur situation nationale spécifique afin d'atteindre les objectifs fixés dans l'annexe. Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché intérieur, les plans nationaux des États membres devraient être plus concrets et faire l'objet d'une évaluation par la Commission, de sorte que les États membres puissent assurer un suivi adéquat.

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

2. Au plus tard le 28 février **2028**, et chaque année par la suite, chaque État membre détermine et transmet à la Commission le nombre total de véhicules d'entreprise neufs immatriculés par de grandes entreprises sur son territoire au cours de l'année civile précédente, ventilé en voitures et camionnettes, ainsi que la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans chacune de ces catégories.

Amendement 47

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Au plus tard le 28 février 2033, les États membres qui choisissent de faire usage des possibilités de flexibilité prévues à l'article 3, paragraphes 1 bis et 1 ter, mettent en place des registres nationaux pour les vélos électriques et les vélos-cargos acquis par les grandes entreprises. Au plus tard le 28 février 2034 et chaque année par la suite, ces États membres communiquent à la Commission le nombre total de vélos électriques et de vélos-cargos immatriculés par de grandes entreprises sur leur territoire au cours de l'année civile précédente.

Or. en

Amendement 48

Proposition de règlement Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 6 bis

Lignes directrices de l'Union concernant les bonnes pratiques

1. Au plus tard le ... [OP: veuillez insérer la date correspondant à six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission met en place un forum permettant aux États membres d'échanger les bonnes pratiques efficaces pour accélérer l'immatriculation, par les grandes entreprises, des véhicules d'entreprise à émission nulle. Ces bonnes

pratiques peuvent inclure des recommandations sur la réforme du cadre budgétaire et des mesures de soutien au marché de l'occasion.

2. Au plus tard le ... [OP: veuillez insérer la date correspondant à 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission publie des lignes directrices de l'Union dans lesquelles elle énumère et évalue les bonnes pratiques au sens du paragraphe 1. Lors de l'élaboration et de la mise à jour de ces lignes directrices, la Commission veille à ce que les mesures soient différenciées, proportionnées et fondées sur des données probantes, en tenant compte des caractéristiques opérationnelles, techniques et économiques spécifiques des différentes catégories de flottes d'entreprise, ainsi que de la diversité des marchés nationaux et de la composition de ces flottes. Ces lignes directrices comprennent également des indications sur la manière dont les États membres peuvent avoir recours aux instruments de financement de l'Union pour soutenir la réalisation des objectifs figurant à l'annexe, notamment, mais sans s'y limiter, au Fonds pour le climat social^{1 bis}, au mécanisme pour l'interconnexion en Europe^{1 ter} et au Fonds pour une transition juste^{1 quater}.

3. La Commission évalue les critères de conception des futurs instruments de financement de l'Union, en veillant à ce que leur conception reflète les caractéristiques opérationnelles, techniques et économiques spécifiques des différentes catégories de flottes d'entreprises.

^{1 bis} *Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1).*

^{1 ter} *[Proposition de règlement du 16 juillet 2025 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2028-2034].*

^{1 quater} *Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).*

Or. en

Justification

Afin de tirer parti des expériences des États membres qui ont déjà considérablement progressé en matière de décarbonation de la flotte, la Commission devrait mettre en place un forum pour l'échange de ces expériences et publier des orientations sur les options stratégiques qui ont été jugées les plus efficaces.

Amendement 49

Proposition de règlement Article 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 6 ter

Rapports de la Commission

- 1. Au plus tard le ... [OP: veuillez insérer la date correspondant à trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à une évaluation de l'incidence économique directe et indirecte du présent règlement sur les PME à la lumière des objectifs qu'il poursuit, et présente un rapport exposant ses principales conclusions au Parlement européen et au Conseil.**
- 2. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission évalue s'il est nécessaire de mettre en place des mesures spécifiques visant à encourager l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions dans l'Union, notamment au regard de l'objectif de**

neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de ce réexamen. Ce rapport est, le cas échéant, assorti d'une proposition législative.

Or. en

Amendement 50

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 51

Proposition de règlement Annexe I – tableau1

<i>Texte proposé par la Commission</i>				
État membre	Objectif pour les parts combinées de véhicules à émission nulle et à faibles émissions à partir de 2030	Objectif minimal concernant la part de véhicules à émission nulle à partir de 2030	Objectif pour les parts combinées de véhicules à émission nulle et à faibles émissions à partir de 2035	Objectif minimal concernant la part de véhicules à émission nulle à partir de 2035
Autriche	90 %	58 %	95 %	95 %
Belgique	90 %	58 %	95 %	95 %
Bulgarie	48 %	31 %	67 %	56 %
Croatie	48 %	31 %	67 %	56 %

Chypre	55 %	36 %	76 %	64 %
Tchéquie	55 %	36 %	76 %	64 %
Danemark	90 %	58 %	95 %	95 %
Estonie	55 %	36 %	76 %	64 %
Finlande	83 %	54 %	95 %	95 %
France	69 %	45 %	95 %	80 %
Allemagne	83 %	54 %	95 %	95 %
Grèce	48 %	31 %	67 %	56 %
Hongrie	48 %	31 %	67 %	56 %
Irlande	90 %	58 %	95 %	95 %
Italie	69 %	45 %	95 %	80 %
Lettonie	48 %	31 %	67 %	56 %
Lituanie	48 %	31 %	67 %	56 %
Luxembourg	90 %	58 %	95 %	95 %
Malte	69 %	45 %	95 %	80 %
Pays-Bas	90 %	58 %	95 %	95 %
Pologne	48 %	31 %	67 %	56 %
Portugal	48 %	31 %	67 %	56 %
Roumanie	48 %	31 %	67 %	56 %
Slovaquie	48 %	31 %	67 %	56 %
Slovénie	55 %	36 %	76 %	64 %
Espagne	55 %	36 %	76 %	64 %
Suède	90 %	58 %	95 %	95 %

Amendement

État membre	Objectif pour les parts combinées de véhicules à émission nulle et à faibles émissions à partir de 2030	Objectif minimal concernant la part de véhicules à émission nulle à partir de 2030	<i>supprimé</i>	Objectif minimal concernant la part de véhicules à émission nulle à partir de 2035
Autriche	91 %	70 %		99 %
Belgique	91 %	70 %		99 %
Bulgarie	49 %	37 %		59 %
Croatie	49 %	37 %		59 %
Chypre	56 %	43 %		67 %
Tchéquie	56 %	43 %		67 %
Danemark	91 %	70 %		99 %
Estonie	56 %	43 %		67 %
Finlande	84 %	65 %		99 %
France	70 %	54 %		84 %
Allemagne	84 %	65 %		99 %
Grèce	49 %	37 %		59 %
Hongrie	49 %	37 %		59 %
Irlande	91 %	70 %		99 %
Italie	70 %	54 %		84 %

Lettonie	<i>49 %</i>	<i>37 %</i>		<i>59 %</i>
Lituanie	<i>49 %</i>	<i>37 %</i>		<i>59 %</i>
Luxembourg	<i>91 %</i>	<i>70 %</i>		<i>99 %</i>
Malte	<i>70 %</i>	<i>54 %</i>		<i>84 %</i>
Pays-Bas	<i>91 %</i>	<i>70 %</i>		<i>99 %</i>
Pologne	<i>49 %</i>	<i>37 %</i>		<i>59 %</i>
Portugal	<i>49 %</i>	<i>37 %</i>		<i>59 %</i>
Roumanie	<i>49 %</i>	<i>37 %</i>		<i>59 %</i>
Slovaquie	<i>49 %</i>	<i>37 %</i>		<i>59 %</i>
Slovénie	<i>56 %</i>	<i>43 %</i>		<i>67 %</i>
Espagne	<i>56 %</i>	<i>43 %</i>		<i>67 %</i>
Suède	<i>91 %</i>	<i>70 %</i>		<i>99 %</i>

Or. en

EXPOSÉ DES MOTIFS

Avec le présent règlement, la Commission européenne entend soutenir l'adoption de voitures et de camionnettes à émission nulle et à faibles émissions dans les flottes immatriculées par les grandes entreprises dans l'Union, en fixant des objectifs concernant ces flottes pour 2030 et 2035. La Commission européenne a décidé de ne pas fixer d'objectifs en matière de flotte aux entreprises individuelles. Au lieu de cela, elle a choisi de charger les États membres de veiller à ce que l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions soit accélérée conformément aux objectifs climatiques généraux de l'Union, et en particulier aux objectifs pour le secteur des transports.

Les corapporteurs soutiennent l'objectif du règlement ainsi que les instruments choisis. Ils estiment également que les niveaux cibles (et la modulation par État membre en fonction du PIB) sont tout à fait appropriés, ne proposant qu'une augmentation modérée du niveau d'ambition pour les voitures pour 2030. En ce qui concerne l'objectif fixé pour les voitures pour 2035, compte tenu de l'état probable du parc de véhicules neufs à cette date (sur la base, par exemple, des normes en matière d'émissions de CO₂ applicables aux voitures), les corapporteurs estiment qu'il n'est plus nécessaire de fixer un objectif combiné de véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV), car un objectif de véhicules à émission nulle (ZEV) constituera une incitation plus ciblée à la décarbonation des flottes d'entreprise.

Les corapporteurs estiment que le règlement a également pour objectif d'améliorer l'accessibilité et le caractère abordable des véhicules à émission nulle et à faibles émissions sur le marché de l'occasion. Selon eux, la Commission fixe clairement cet objectif dans son analyse d'impact et dans l'exposé des motifs. Il devrait donc également être pris en compte dans les termes du règlement.

Constatant qu'une part importante des trajets ne dépasse pas cinq kilomètres, les corapporteurs soulignent également que certains trajets ou liaisons du dernier kilomètre, qui sont actuellement effectués en voiture ou en camionnette, pourraient à l'avenir être parcourus à vélo électrique ou à vélo-cargo. Afin de promouvoir cette transition vers le vélo dans la mesure du possible, le projet de rapport vise à encourager les grandes entreprises à immatriculer des vélos d'entreprise. Les régimes de location de vélos électriques mis en place par les entreprises pour les travailleurs dans certains États membres se sont révélés efficaces pour stimuler la demande de vélos électriques, ce qui a permis de renforcer la compétitivité de l'industrie européenne du vélo et permettra de créer des milliers d'emplois attractifs dans un avenir proche. Les États membres qui mettent effectivement en place de tels régimes seraient en mesure d'appliquer un certain degré de flexibilité pour atteindre leurs objectifs.

Afin de fournir des orientations aux États membres et à tous les acteurs du marché, les corapporteurs ajoutent une définition du soutien financier. À l'heure actuelle, le marché automobile de l'Union est extrêmement fragmenté en ce qui concerne le soutien apporté par les États membres à la transition vers une mobilité durable dans le segment des flottes d'entreprises. Les corapporteurs entendent offrir autant de prévisibilité que possible aux acteurs du marché et créer des conditions de concurrence équitables entre les États membres. Étant donné que parmi les bonnes pratiques déjà mises en œuvre avec succès dans les États membres figurent des régimes fiscaux différenciés pour les véhicules d'entreprise à émission nulle et à faibles émissions (par rapport aux types de véhicules à moteur à combustion interne alimentés

par des combustibles fossiles), il convient de préciser que le soutien financier inclut ces mesures fiscales, ainsi que les incitations financières directes et d'autres avantages réglementaires généralement accordés aux véhicules d'entreprise.

La proposition de la Commission reconnaît l'importance de réorienter les incitations financières afin de stimuler l'adoption des véhicules d'entreprise dans tous les États membres et, de l'avis des corapporteurs, oblige à juste titre les États membres à mettre fin, après 2028, au soutien financier en faveur des véhicules d'entreprise autres que les véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Les véhicules hybrides rechargeables peuvent jouer un rôle dans la transition vers une mobilité à émissions nulles et soutenir l'emploi dans le secteur manufacturier en Europe. En ce qui concerne la politique industrielle, le secteur automobile a besoin d'une prévisibilité et d'une sécurité d'investissement à plus long terme. Compte tenu de l'importance stratégique que revêt le développement de la chaîne d'approvisionnement européenne des véhicules à batterie, il est essentiel de garantir une demande aussi forte que possible pour les véhicules électriques à batterie afin d'assurer une issue favorable à ces investissements transformateurs. Les ressources dont disposent les États membres pour soutenir financièrement les flottes d'entreprise étant vouées à rester limitées, les corapporteurs estiment qu'il convient qu'elles soient exclusivement consacrées aux véhicules à émission nulle à partir de 2032.

Conformément à l'objectif supplémentaire exposé ci-dessus, les corapporteurs proposent que les États membres ne se contentent pas d'axer leur soutien aux flottes d'entreprise sur les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, mais qu'ils mettent également ces véhicules à la disposition des ménages à revenus faibles et moyens en apportant un soutien au marché de l'occasion.

Afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché unique et de rendre la mise en œuvre aussi rapide et efficace que possible, les corapporteurs proposent que la Commission mette en place un forum pour l'échange de bonnes pratiques entre les États membres et qu'elle publie des orientations fondées sur les travaux de ce forum.

Étant donné que la réussite du présent règlement dépend avant tout de la mise en œuvre, par les États membres, des mesures nécessaires pour permettre l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les parcs de véhicules d'entreprise, les corapporteurs estiment qu'il est nécessaire de rendre plus substantielles les dispositions relatives aux plans d'action nationaux (article 6), afin de garantir un suivi suffisant par les États membres. À cet effet, la Commission devrait avoir la possibilité d'émettre des recommandations sur les plans, si elle estime que les mesures qui y sont décrites sont insuffisantes pour atteindre les objectifs du règlement. En outre, afin de garantir un niveau minimal d'harmonisation entre les politiques des États membres, tous les plans devraient contenir certains éléments standard, notamment une analyse des marchés nationaux et une évaluation des mesures stratégiques concernant tant le marché des véhicules d'entreprises neufs que celui des véhicules d'entreprise d'occasion, ainsi que des politiques visant à mettre en place les infrastructures de recharge nécessaires.

Les corapporteurs soutiennent fermement l'exigence selon laquelle les véhicules d'entreprise neufs doivent être «fabriqués dans l'Union européenne» pour pouvoir bénéficier d'un soutien financier de la part des États membres. Afin de préserver et de créer des emplois industriels attractifs en Europe et de soutenir les activités industrielles et la souveraineté sur le territoire de l'Union, celle-ci devrait veiller à ce que les fonds publics mobilisés dans le cadre du présent règlement ciblent les véhicules «fabriqués dans l'Union européenne». Suite à l'adoption de la

proposition de règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles, il convient de procéder à une évaluation plus approfondie de la nécessité d'assurer la cohérence entre les deux actes législatifs. Les corapporteurs estiment pour l'instant qu'une référence croisée dynamique au règlement relatif à l'accélération des capacités industrielles est préférable et proposent donc de supprimer du texte l'habilitation à adopter un acte délégué en la matière. Ils restent néanmoins ouverts à toute réflexion sur la voie à suivre la plus appropriée.

ANNEXE: DÉCLARATIONS DES CONTRIBUTIONS

DÉCLARATION DES CONTRIBUTIONS DE TIEMO WÖLKEN

Conformément à l'article 8 de l'annexe I du règlement intérieur, le rapporteur déclare avoir inclus dans son rapport des contributions sur des questions relatives à l'objet du dossier qu'il a reçues, pour l'élaboration du projet de rapport, de la part des représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire suivants¹, ou des représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades, suivants:

1. Représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire
Platform for Electromobility
Enterprise Rent-A-Car UK Limited
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
Leaseurope
BNP Paribas
Euralia
Stellantis
Association française des sociétés financières
E-mobility europe
Taxis 4 smart mobility
Mouvement des entreprises de France
Bureau européen des Unions des consommateurs
Renault
Volkswagen Aktiengesellschaft
International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
Transports et Logistique de France
IVECO Group N.V.
International Council on Clean Transportation
Toyota Motor Europe
International Council on Clean Transportation
Climate Group (UK registered name: The Climate Change Organisation)
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.
Johnson Matthey plc
Mazda Motor Logistics Europe N.V.
Électricité de France
European Association Automotive Suppliers
Sixt SE
Verband der Automobilindustrie

¹ Accord interinstitutionnel du 20 mai 2021 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur un registre de transparence obligatoire (JO L 207 du 11.6.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2021/611/oj).

Robert Bosch GmbH
Uber
Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
Association des grandes entreprises françaises / Association of large French companies
Industriegewerkschaft Metall
CLECAT - European association for forwarding, transport, logistic and Customs services
Verband kommunaler Unternehmen e.V.
2. Représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades
Néant.

La liste ci-dessus est établie sous la responsabilité exclusive des rapporteurs.

Lorsque des personnes physiques sont identifiées dans la liste par leur nom, leur fonction ou les deux, le rapporteur déclare avoir soumis aux personnes physiques concernées l'avis du Parlement européen relatif à la protection des données n° 484 (<https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do>), qui définit les conditions applicables au traitement de leurs données à caractère personnel et les droits liés à ce traitement.

DÉCLARATION DES CONTRIBUTIONS DE FRANÇOIS KALFON

Conformément à l'article 8 de l'annexe I du règlement intérieur, le rapporteur déclare avoir inclus dans son rapport des contributions sur des questions relatives à l'objet du dossier qu'il a reçues, pour l'élaboration du projet de rapport, de la part des représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire suivants², ou des représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades, suivants:

1. Représentants d'intérêts relevant du champ d'application de l'accord interinstitutionnel sur un registre de transparence obligatoire
Platform for Electromobility
Enterprise Rent-A-Car UK Limited
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
Leaseurope
Société Générale
BNP Paribas
Euralia
Stellantis
Crédit Agricole S.A
Association française des sociétés financières
Union française de l'électricité - UFE
E-mobility europe

² Accord interinstitutionnel du 20 mai 2021 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur un registre de transparence obligatoire (JO L 207 du 11.6.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2021/611/oj).

Fédération Nationale des Transports Routiers
Taxis 4 smart mobility
Forvia
Mouvement des entreprises de France
Bureau européen des Unions des consommateurs
Renault
European Cycling Industries
European Cyclists Federation
European Association of Manufacturers of Moulded PU Parts for the Automotive Industry
Volkswagen Aktiengesellschaft
International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
Transports et Logistique de France
Orano
2. Représentants des autorités publiques de pays tiers, y compris leurs missions diplomatiques et ambassades
Néant.

La liste ci-dessus est établie sous la responsabilité exclusive du rapporteur.

Lorsque des personnes physiques sont identifiées dans la liste par leur nom, leur fonction ou les deux, le rapporteur déclare avoir soumis aux personnes physiques concernées l'avis du Parlement européen relatif à la protection des données n° 484 (<https://www.europarl.europa.eu/data-protect/index.do>), qui définit les conditions applicables au traitement de leurs données à caractère personnel et les droits liés à ce traitement.