



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire*

---

**2009/0173(COD)**

21.5.2010

# **AMENDEMENTS 17 - 149**

**Projet de rapport  
Martin Callanan  
(PE411.042v01-00)**

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers

Proposition de règlement  
(COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

AM\817369FR.doc

PE442.811v01-00

**FR**

*Unie dans la diversité*

**FR**

AM\_Com\_LegReport

## Amendement 17

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

### Proposition de règlement

#### Considérant 1

##### *Texte proposé par la Commission*

(1) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques<sup>10</sup>, vise à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Pour que cet objectif puisse être atteint, il faut que la température mondiale annuelle moyenne à la surface du globe n'augmente pas de plus de 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Il ressort du quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) que cet objectif ne pourra être atteint que si les émissions mondiales de gaz à effet de serre cessent d'augmenter au plus tard en 2020. Lors de sa réunion des 8 et 9 mars 2007, le Conseil européen a pris l'engagement ferme de réduire, d'ici à 2020, les émissions globales de gaz à effet de serre de la Communauté d'au moins 20 % par rapport à leurs niveaux de 1990, voire de 30 % pour autant que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs capacités respectives.

##### *Amendement*

(1) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques<sup>10</sup>, vise à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Pour que cet objectif puisse être atteint, il faut que la température mondiale annuelle moyenne à la surface du globe n'augmente pas de plus de 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Il ressort du quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) que cet objectif ne pourra être atteint que si les émissions mondiales de gaz à effet de serre cessent d'augmenter au plus tard en 2020. Lors de sa réunion des 8 et 9 mars 2007, le Conseil européen a pris l'engagement ferme de réduire, d'ici à 2020, les émissions globales de gaz à effet de serre de la Communauté d'au moins 20 % par rapport à leurs niveaux de 1990, voire de 30 % pour autant que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs capacités respectives. ***Lors de sa réunion du 15 mars 2010, le Conseil "Environnement" de l'Union européenne a réaffirmé son soutien à l'objectif de***

***réduction des émissions dans l'Union de 80 à 95 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990.***

Or. en

*Justification*

*Il importe de rappeler dans la législation l'objectif global de l'Union en matière climatique. Ce rappel fait référence au Conseil européen du 21 mars 2009, qui a avalisé cet objectif.*

**Amendement 18**

**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

**Proposition de règlement**

**Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports constitue donc une priorité et doit être poursuivie afin de parvenir à l'objectif européen d'une réduction des émissions de 80 à 95 % d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990.***

Or. en

**Amendement 19**

**Kathleen Van Brempt**

**Proposition de règlement**

**Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) La croissance du trafic routier et l'augmentation des risques et des nuisances qui en résultent posent à tous les États membres des problèmes graves sur le plan de la sécurité routière et de l'environnement.***

Or. en

### *Justification*

*Les conséquences générales de l'augmentation du trafic routier devraient être exposées dans une plus large perspective. Le transport routier a diverses répercussions négatives sur la société, notamment les accidents et les autres dépenses de santé imputables aux polluants atmosphériques et au bruit, de même que le changement climatique qui résulte des émissions de gaz à effet de serre produites par les véhicules, mais aussi - bien sûr - les encombrements routiers.*

#### **Amendement 20** **Matthias Groote**

#### **Proposition de règlement** **Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) La croissance du trafic routier et l'augmentation des risques et des nuisances qui en résulte posent à tous les États membres des problèmes graves sur le plan de la sécurité routière et de la protection du climat et de l'environnement.***

Or. de

### *Justification*

*La mise en place de limiteurs de vitesse permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> sans coût excessif tout en améliorant la sécurité sur les routes européennes. Les limiteurs de vitesse peuvent être installés pour un coût quasiment nul sur les nouveaux véhicules utilitaires légers. Selon une étude réalisée en Grande-Bretagne, la fréquence des accidents impliquant des véhicules utilitaires équipés d'un limiteur de vitesse a reculé de 26 % entre 1993 et 2005.*

#### **Amendement 21** **Anja Weisgerber, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Thomas Ulmer, Birgit Schnieber-Jastram, Françoise Grossetête**

#### **Proposition de règlement** **Considérant 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(3 bis) Si l'on veut promouvoir la***

*compétitivité de l'industrie automobile européenne, il y a lieu de miser avant tout sur des systèmes d'incitation pour atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, tels que la prise en compte des éco-innovations et l'octroi de bonifications, plutôt que sur des interdictions assorties de sanctions.*

Or. de

### *Justification*

*Pour les clients, qui sont en grande majorité des professionnels, la consommation de carburant du véhicule est un critère d'achat essentiel.*

### **Amendement 22**

**Paolo Bartolozzi, Chris Davies**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 5**

#### *Texte proposé par la Commission*

(5) Ces communications proposaient, pour réaliser l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté à 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012, l'adoption d'une approche intégrée centrée sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc de voitures neuves grâce à des améliorations technologiques des moteurs, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent en cas de nécessité technique, obtenue au moyen d'autres améliorations techniques, et notamment des progrès en ce qui concerne le rendement énergétique *des* véhicules utilitaires légers.

#### *Amendement*

(5) Ces communications proposaient, pour réaliser l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté à 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012, l'adoption d'une approche intégrée centrée sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc de voitures neuves grâce à des améliorations technologiques des moteurs, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent en cas de nécessité technique, obtenue au moyen d'autres améliorations techniques, et notamment des progrès en ce qui concerne le rendement énergétique, ***dont l'installation sera étendue aux autres catégories de véhicules, y compris les véhicules utilitaires légers.***

*Justification*

*Comme le prévoit explicitement le considérant 16 du règlement (CE) n° 661/2009 concernant la sécurité générale des véhicules à moteur, la Commission européenne devrait évaluer la faisabilité de l'extension de l'installation obligatoire de certaines technologies avancées disponibles à d'autres catégories de véhicules, dont les véhicules utilitaires légers.*

**Amendement 23**  
**Corinne Lepage**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) Lorsque des spécifications techniques ou des informations ayant trait à l'énergie ou au prix sont communiquées, les publicités pour les véhicules relevant du présent règlement doivent fournir aux utilisateurs finals les informations nécessaires sur la performance énergétique du véhicule.***

*Justification*

*Il importe au plus haut point que les consommateurs, en particulier les PME, soient informés de la performance énergétique des véhicules utilitaires légers qu'ils envisagent d'acheter. Ce libellé s'inspire du texte convenu pour la révision de la directive sur l'étiquetage énergétique, auquel sont ajoutées les caractéristiques techniques, qui figurent souvent dans les publicités pour les véhicules utilitaires légers.*

**Amendement 24**  
**Sabine Wils**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 10**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(10) Eu égard aux coûts très élevés de***

***supprimé***

**recherche et développement et de production unitaire des premières générations de véhicules intégrant une technologie à très faibles émissions de carbone destinés à être mis sur le marché après l'entrée en vigueur du présent règlement, des mesures sont prévues pour accélérer et faciliter, à titre provisoire, la mise sur le marché communautaire de véhicules à émissions ultrafaibles de carbone dès leurs premiers stades de commercialisation.**

Or. de

*Justification*

*Une étude publiée récemment révèle que les "bonifications" entraînent en fin de compte une consommation plus élevée en pétrole que ce qu'elles permettent d'économiser, étant donné que les réductions obtenues grâce aux véhicules économes sont annihilées par les émissions des véhicules très gourmands. L'effet est donc contreproductif et n'entraîne pas d'économies de carburant ni de réduction des émissions.*

**Amendement 25**

**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

**Proposition de règlement**

**Considérant 10**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10) Eu égard aux coûts très élevés de recherche et développement et de production unitaire des premières générations de véhicules intégrant une technologie à très faibles émissions de carbone destinés à être mis sur le marché après l'entrée en vigueur du présent règlement, des mesures sont prévues pour accélérer et faciliter, à titre provisoire, la mise sur le marché communautaire de véhicules à émissions ultrafaibles de carbone dès leurs premiers stades de commercialisation.**

**supprimé**

Or. en

**Amendement 26**

**Anja Weisgerber, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Horst Schnellhardt, Françoise Grossetête, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Theodoros Skylakakis**

**Proposition de règlement**

**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(10 bis) Pour que les acquéreurs de véhicules utilitaires légers disposent des informations nécessaires à leur décision d'achat, les constructeurs devraient fournir aux clients potentiels des informations sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant de ces véhicules.***

Or. de

*Justification*

*Pour les clients, qui sont en grande majorité des professionnels, la consommation de carburant du véhicule est un critère d'achat essentiel.*

**Amendement 27**

**Chris Davies**

**Proposition de règlement**

**Considérant 12 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(12 bis) La directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concerne la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves. Comme la Commission entend déposer sous peu des propositions de mise à jour de ce texte, il***

*faut veiller à en étendre les exigences d'information aux camionnettes et aux véhicules utilitaires légers.*

Or. en

*Justification*

*L'information des consommateurs et des utilisateurs professionnels sur les économies de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules qu'ils sont susceptibles d'acquérir est essentielle. C'est sur la base de ces critères que les constructeurs de véhicules commerciaux doivent être encouragés à proposer des véhicules compétitifs.*

**Amendement 28**  
**Sabine Wils**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place ***de façon progressive, entre 2014 et 2016, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009***

*Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place ***avec un objectif d'émissions de 175 g de CO<sub>2</sub>/km à partir de 2012 et de 160 g de CO<sub>2</sub>/km à partir de 2015.***

Or. de

### *Justification*

*Les modèles construits actuellement démontrent que le seuil de 175 g de CO<sub>2</sub>/km peut déjà pratiquement être atteint par les véhicules utilitaires légers. Les constructeurs peuvent donc atteindre un niveau moyen d'émissions de 175 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012 et de 160 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2015.*

#### **Amendement 29**

**Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 13**

###### *Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2014** et **2016**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

###### *Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2015** et **2018**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

Or. en

### *Justification*

*Il faut assurer la cohérence avec l'amendement à l'article 4. Des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont rendus nécessaires par le fait que les véhicules utilitaires légers exigent des cycles de conception et de fabrication plus longs que les voitures*

*particulières.*

**Amendement 30**  
**Miroslav Ouzký**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2014** et **2016**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

*Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2015** et **2018**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

Or. en

*Justification*

*Il faut assurer la cohérence avec l'amendement à l'article 4. Des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont rendus nécessaires par le fait que les VUL exigent des cycles de conception et de fabrication plus longs que les voitures particulières.*

**Amendement 31**  
**Cristian Silviu Buşoi**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2014** et **2016**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

*Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2015** et **2018**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

Or. en

*Justification*

*Il faut assurer la cohérence avec l'amendement à l'article 4. Des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont rendus nécessaires par le fait que les VUL exigent des cycles de conception et de fabrication plus longs que les voitures particulières.*

**Amendement 32**  
**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2014** et **2016**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

*Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2013** et **2015**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

Or. en

*Justification*

*Il s'agit d'aligner le présent règlement sur le règlement relatif aux voitures et aux émissions de CO<sub>2</sub>, qui entrera en vigueur en 2015.*

**Amendement 33**  
**Sergio Berlato**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions

*Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions

sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2014** et **2016**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2015** et **2018**, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.

Or. en

#### *Justification*

*Il faut assurer la cohérence avec l'amendement à l'article 4. Des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont rendus nécessaires par le fait que les véhicules utilitaires légers exigent des cycles de conception et de fabrication plus longs que les voitures particulières.*

#### **Amendement 34**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Thomas Ulmer, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 13**

###### *Texte proposé par la Commission*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les

###### *Amendement*

(13) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les

émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2014 et 2016, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009**

émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre **2015 et 2017,**

Or. de

### *Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production.*

### **Amendement 35**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 14**

#### *Texte proposé par la Commission*

(14) Afin de faire en sorte que les objectifs fixés reflètent les particularités des petits constructeurs et des constructeurs spécialisés et soient compatibles avec leur potentiel de réduction des émissions, il convient de définir d'autres objectifs de réduction des émissions pour ces constructeurs, en tenant compte des potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné en termes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, ainsi que des caractéristiques des segments du marché concernés. Il convient que cette dérogation soit incluse dans le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le

#### *Amendement*

(14) Afin de faire en sorte que les objectifs fixés reflètent les particularités des petits constructeurs et des constructeurs spécialisés et soient compatibles avec leur potentiel de réduction des émissions, il convient de définir d'autres objectifs de réduction des émissions pour ces constructeurs, en tenant compte des potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné en termes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, ainsi que des caractéristiques des segments du marché concernés. Il convient que cette dérogation soit incluse dans le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le

début *de 2013* au plus tard.

début *de 2014* au plus tard.

Or. de

*Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production. De la même manière, le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques devrait être terminé au plus tard au début de 2014.*

**Amendement 36**  
**Sergio Berlato**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 15**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(15) La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions supplémentaires qu'il conviendra de réaliser. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme à atteindre pour 2020.*

*supprimé*

Or. en

*Justification*

*Étant donné qu'il est plus coûteux de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules*

*utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que ces cycles de développement et de production sont plus longs, l'objectif à long terme d'un niveau d'émission de 135 g de CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement atteint d'ici 2020. Un tel objectif impliquerait une hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final et la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). La première étude réalisée pour la Commission a montré qu'un objectif de 160 g/km était un objectif ambitieux, mais réalisable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

**Amendement 37**  
**Adina-Ioana Vălean**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 15**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(15) La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions supplémentaires qu'il conviendra de réaliser. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme à atteindre pour 2020.***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Un objectif à long terme est important pour favoriser les avancées dans le domaine environnemental et offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation. Toutefois, étant donné qu'il est plus coûteux de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que ces cycles de développement et de production sont plus longs, l'objectif d'un niveau d'émission de 13 g de*

*CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement atteint dans le délai proposé. Un tel objectif impliquerait une hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final et la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). D'après l'analyse d'impact effectuée pour le compte de la Commission (DG-ENV), un objectif de 160 g serait un objectif ambitieux mais réalisable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (qui impliquerait en lui-même une hausse moyenne de 3 800 EUR du prix de vente du véhicule au client final).*

### **Amendement 38**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Thomas Ulmer, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 15**

#### *Texte proposé par la Commission*

(15) La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions supplémentaires qu'il conviendra de réaliser. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers **un objectif** à long terme à atteindre **pour 2020**.

#### *Amendement*

(15) La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions supplémentaires qu'il conviendra de réaliser. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers **des objectifs** à long terme à atteindre **pour 2020 et 2025**.

Or. de

#### *Justification*

*Il convient de fixer deux objectifs à long terme échelonnés pour les années 2020 et 2025. Cela garantira la sécurité de programmation des constructeurs et entraînera une réduction progressive des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers.*

## Amendement 39

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

### Proposition de règlement

#### Considérant 15

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(15) La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions supplémentaires qu'il conviendra de réaliser. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme à atteindre pour 2020.***

***supprimé***

Or. en

#### *Justification*

*Étant donné qu'il est plus coûteux de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que ces cycles de développement et de production sont plus longs, l'objectif à long terme d'un niveau d'émission de 135 g de CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement atteint d'ici 2020. Un tel objectif impliquerait une hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final et la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). La première étude réalisée pour la Commission a montré qu'un objectif de 160 g/km était un objectif ambitieux, mais réalisable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

**Amendement 40**  
**Jens Rohde**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 19 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(19 bis) Afin que la poursuite des objectifs ambitieux en matière de CO<sub>2</sub> pour les véhicules ait un effet optimal, il faut veiller à ce que les utilisateurs disposent, pour les émissions et la consommation de carburant des véhicules, d'informations objectives et précises présentées sous une forme représentative de l'usage normal du véhicule. La Commission doit donc examiner s'il convient de revoir les critères de mesure de la consommation de carburant des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires définis par le règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions, et ce afin que les mesures effectuées sur les véhicules donnent une image exacte de la consommation pour un usage routier normal.*

Or. da

**Amendement 41**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent

règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter **du 1<sup>er</sup> janvier 2014**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter **du 1<sup>er</sup> janvier 2015**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Or. de

### *Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production. Par analogie, la prime sur les émissions excédentaires ne devrait être perçue qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.*

### **Amendement 42** **Sabine Wils**

### **Proposition de règlement** **Considérant 20**

#### *Texte proposé par la Commission*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter **du 1<sup>er</sup> janvier 2014**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le

#### *Amendement*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter **du 1<sup>er</sup> janvier 2012**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le

mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Or. en

### *Justification*

*L'entrée en vigueur du règlement devrait être ramenée à 2012, comme le proposaient la Commission et le Conseil en 2007.*

### **Amendement 43**

**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 20**

##### *Texte proposé par la Commission*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2014**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

##### *Amendement*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2013**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Or. en

## *Justification*

*Il s'agit d'aligner le présent règlement sur le règlement relatif aux voitures et aux émissions de CO<sub>2</sub>, qui entrera en vigueur en 2015.*

### **Amendement 44**

**Mario Pirillo**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 20**

###### *Texte proposé par la Commission*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2014**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

###### *Amendement*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2015**. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Or. en

## *Justification*

*Les primes sur les émissions excédentaires, sous la forme proposée pour les VUL et appliquée par le règlement sur les voitures particulières, sont totalement disproportionnées et ne sont en rien comparables à celles des autres secteurs. Elles auraient un effet délétère sur le secteur en pesant sur sa compétitivité et sa viabilité. Telle qu'elle est prévue actuellement, la prime pourrait atteindre 480 EUR/t en 2015; à titre de comparaison, les estimations dans d'autres secteurs sont les suivantes: 15 EUR/t; pénalités pour dépassement: 100 EUR/t (en cas de non-respect); et dans le cadre de la directive relative aux marchés publics verts: 30-40 EUR/t (coûts externes des véhicules pendant toute leur durée de vie en termes de CO<sub>2</sub>).*

**Amendement 45**  
**Sirpa Pietikäinen**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. Il importe que la prime ***imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009.*** Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

*Amendement*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. Il importe que ***le niveau de la prime tienne compte du coût marginal du respect des objectifs spécifiques de réduction de CO<sub>2</sub> fixés à l'annexe I afin de donner aux constructeurs un incitant financier pour le respect de ces objectifs.*** Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Or. en

*Justification*

*La prime sur les émissions excédentaires se doit de prendre en compte les coûts marginaux du respect de la législation. Une étude effectuée pour le ministère britannique des transports a conclu que si le régime de pénalités proposé entrait en vigueur, les constructeurs dépasseraient les objectifs de plusieurs grammes car le paiement d'une pénalité reviendrait moins cher que d'investir dans les réductions d'émissions afin de respecter la législation.*

**Amendement 46**  
**Adina-Ioana Vălean**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2014**. **Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009**. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

*Amendement*

(20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du **1<sup>er</sup> janvier 2015**. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Or. en

*Justification*

*Les primes sur les émissions excédentaires, sous la forme proposée, sont totalement disproportionnées et ne sont en rien comparables à celles des autres secteurs. Elles auraient un effet délétère sur le secteur en pesant sur sa compétitivité et sa viabilité. Les primes sur les émissions excédentaires proposées par la Commission équivaldraient à 480 EUR/t en 2015, alors que les secteurs relevant du SCEQE s'acquittent de 15 EUR/t et d'une éventuelle pénalité supplémentaire de 100 EUR/t en cas de non-respect; la directive relative aux marchés publics verts retient désormais pour le CO<sub>2</sub> un prix compris entre 30 et 40 EUR/t (coûts externes des véhicules pendant toute leur durée de vie en termes de CO<sub>2</sub>).*

**Amendement 47**  
**Peter Van Dalen**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 20 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(20 bis) Les États membres doivent continuer d'apporter un soutien suffisant, au moyen d'incitations telles que des incitants financiers, à la production et à l'utilisation des véhicules utilitaires légers à propulsion électrique déjà existants.***

Or. nl

*Justification*

*Il existe déjà en Europe des véhicules utilitaires légers en cours de développement qui répondent largement aux normes d'émissions définies dans le présent règlement. Si le développement et l'utilisation de ces véhicules utilitaires bénéficiaient d'incitations suffisantes de la part des États membres au moyen d'incitants financiers, les objectifs environnementaux du présent règlement seraient plus rapidement atteints. Les États membres doivent donc être invités à dégager des moyens suffisants pour la mise en place de ces incitants financiers.*

#### **Amendement 48**

**Chris Davies, Corinne Lepage**

#### **Proposition de règlement**

**Considérant 23 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(23 bis) L'installation de limiteurs de vitesse incitera les constructeurs à concevoir des moteurs mieux adaptés à l'usage qui en sera fait tout en réduisant la consommation de carburant et les frais des entreprises.***

Or. en

*Justification*

*Le rendement énergétique des camionnettes et des véhicules utilitaires légers s'est dégradé entre 2001 et 2007, ce qui a entraîné une augmentation des frais de fonctionnement pour les utilisateurs professionnels. Si l'on veut atteindre les objectifs d'Europe 2020 relatifs à une amélioration de la compétitivité des entreprises, il est essentiel de réduire les frais de transport inutiles. Les moteurs installés sur des véhicules utilitaires doivent être adaptés à l'usage qui en sera fait; il n'y a pas lieu de les concevoir pour qu'ils puissent atteindre les*

*vitesses élevées autorisées sur les autoroutes.*

**Amendement 49**  
**Matthias Groote**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 23 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(23 bis) L'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse dans les véhicules de la catégorie N3 se sont révélées très utiles et efficaces; il y a donc lieu d'installer également ce dispositif technique dans les véhicules de la catégorie N1.***

Or. de

**Amendement 50**  
**Judith A. Merkies, Gilles Pargneaux, Kriton Arsenis, Sabine Wils, Marisa Matias**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 23 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(23 bis) Les effets bénéfiques des limiteurs de vitesse du point de vue de la protection de l'environnement et de la consommation d'énergie, de l'usure du moteur et des pneus ainsi que de la sécurité routière contribueront à la réalisation des objectifs du présent règlement.***

Or. en

*Justification*

*Les limiteurs de vitesse intelligents réduisent directement et indirectement la consommation de carburant. En conduisant moins vite, on consomme moins de carburant. C'est un effet direct. En plafonnant la vitesse maximale, il est possible d'optimiser la transmission, de l'adapter à une vitesse précise et de réduire davantage la consommation. C'est un effet indirect. Les rejets de CO<sub>2</sub> augmentent sensiblement dans des conditions de circulation dynamique (coups de frein et d'accélérateur répétés) et quand la vitesse dépasse 120 km/h.*

*On estime à quelque 15 % la réduction maximale de CO<sub>2</sub> possible en utilisant un limiteur de vitesse intelligent.*

**Amendement 51**  
**Kathleen Van Brempt**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 23 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(23 bis) Les effets bénéfiques des limiteurs de vitesse du point de vue de la protection de l'environnement et de la consommation d'énergie, de la moindre usure du moteur et des pneus, de la réduction des nuisances sonores ainsi que de l'amélioration de la sécurité routière seront amplifiés par une utilisation généralisée de ces dispositifs.*

Or. en

*Justification*

*Une vitesse élevée est un important facteur des accidents routiers mortels dans l'Europe entière. La tendance à l'accroissement de la vitesse dans le transport routier s'est traduite par une plus forte demande, mais a entraîné aussi un surcroît de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub>, une augmentation du bruit et une aggravation des problèmes de sécurité. Par conséquent, les limiteurs de vitesse seraient avantageux sur le plan environnemental et économique, mais aussi du point de vue de la sécurité.*

**Amendement 52**  
**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Theodoros Skylakakis, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Elisabetta Gardini**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 24**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(24) La vitesse influe *de manière significative* sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. *Il se peut en outre que,*

(24) La vitesse influe *également* sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. *Conformément à la philosophie d'une*

*en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors d'étudier la possibilité d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.*

*réduction des émissions de CO<sub>2</sub> passant davantage par des systèmes d'incitation dans le cadre de l'économie de marché que par des interdictions, un système volontaire, accordant certaines bonifications aux constructeurs en échange de l'installation de limiteurs de vitesse, pour tenir compte des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi évitées, pourrait contribuer à la promotion d'un parc de véhicules utilitaires légers plus économes en carburant et plus respectueux de l'environnement dans l'Union. Auparavant, cependant, il est très important de déterminer scientifiquement si l'installation de limiteurs de vitesse est de nature à éviter des quantités significatives d'émissions de CO<sub>2</sub> et, le cas échéant, d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement, dans le cadre d'un système volontaire, assorti de bonifications correspondantes.*

Or. de

#### *Justification*

*L'installation de limiteurs de vitesse ne devrait avoir lieu que sur une base volontaire, moyennant des systèmes d'incitation et uniquement à la condition qu'il soit démontré de manière scientifique que les limiteurs de vitesse permettent une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub>.*

#### **Amendement 53** **Matthias Grootte**

#### **Proposition de règlement** **Considérant 24**

*Texte proposé par la Commission*

(24) La vitesse influe de manière

*Amendement*

(24) La vitesse influe de manière

significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. Il se peut en outre que, en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors ***d'étudier la possibilité*** d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.

significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. Il se peut en outre que, en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.

Or. de

#### *Justification*

*Des limiteurs de vitesse sont déjà embarqués dans l'ensemble des autres catégories de véhicules utilitaires. Leur montage est bon marché et ne pose aucun problème technique. Les constructeurs sont ainsi incités à mettre en œuvre des moteurs plus performants et de plus petite cylindrée qui rejettent moins de CO<sub>2</sub>.*

#### **Amendement 54**

**Carl Schlyter, Rebecca Harms**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 24**

##### *Texte proposé par la Commission*

(24) La vitesse influe de manière significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. Il se peut en outre que, en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui

##### *Amendement*

(24) La vitesse influe de manière significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. Il se peut en outre que, en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui

en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors **d'étudier la possibilité** d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.

en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.

Or. en

**Amendement 55**  
**Sabine Wils**

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

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à 175 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules **et en recourant à des technologies innovantes.**

*Amendement*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à 175 g de CO<sub>2</sub>/km **pour la période à partir de 2012, et à 160 g de CO<sub>2</sub>/km pour la période à partir de 2015,** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules.

Or. de

*Justification*

*Les modèles construits actuellement démontrent que le seuil de 175 g de CO<sub>2</sub>/km peut déjà pratiquement être atteint par les véhicules utilitaires légers. Les constructeurs peuvent donc atteindre un niveau moyen d'émissions de 175 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012 et de 160 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2015.*

**Amendement 56**  
**Chris Davies, Corinne Lepage**

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

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **175 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

*Amendement*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **160 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

Or. en

*Justification*

*Si l'on veut parvenir aux objectifs d'Europe 2020, il est essentiel d'améliorer le rendement énergétique des camionnettes et des véhicules utilitaires légers afin de réduire les frais de transport des entreprises. Les mesures nécessaires à l'amélioration du rendement énergétique et à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont les mêmes. Les constructeurs affirment publiquement que l'échéance de 2016 fixée par la Commission pose problème, alors qu'en privé, ils admettent qu'elle pourrait être bien plus ambitieuse.*

**Amendement 57**  
**Sirpa Pietikäinen**

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

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **175 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions

*Amendement*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **160 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions

d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

Or. en

#### *Justification*

*L'objectif du présent règlement doit être de parvenir à 160 g de CO<sub>2</sub>/km et non à 175 g de CO<sub>2</sub>/km, et ce afin d'encourager une amélioration plus rapide du rendement et une réduction plus rapide des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports. Cet objectif a été proposé par la Commission européenne pour 2015 dans le cadre de la stratégie de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers. L'évolution des véhicules particuliers indique qu'une réduction de 14 % par rapport au niveau de 2007 est réalisable, sachant que tous les grands constructeurs de VUL fabriquent aussi des voitures particulières.*

#### **Amendement 58**

**Judith A. Merkies, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Peter Van Dalen, Sabine Wils, Marisa Matias**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **175 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

##### *Amendement*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **160 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

Or. en

#### *Justification*

*Dans le cadre de la législation sur les voitures particulières, les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> se sont produites beaucoup plus rapidement que prévues. La même tendance sera*

*probablement observée dans le secteur des véhicules utilitaires légers. Dans son analyse de fond, la Commission ne fait pas état des réductions de CO<sub>2</sub> que les camionnettes les plus vendues ont connues depuis 2007 et qui suggèrent pourtant que les objectifs de 2016 pourront être atteints plus aisément. De même, elle sous-estime le potentiel de réduction et surestime le coût de techniques telles que les systèmes de transmission à double embrayage et les systèmes de pilotage électrohydraulique. Enfin, la proposition de la Commission suppose que les nouvelles camionnettes seront équipées d'un moteur d'une puissance inchangée. Si cette puissance était ramenée aux niveaux antérieurs, il serait possible de réduire beaucoup plus nettement les émissions de CO<sub>2</sub> pour un plus faible coût.*

## **Amendement 59**

**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **175 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules **et en recourant à des technologies innovantes.**

##### *Amendement*

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à **165 g de CO<sub>2</sub>/km** le niveau moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules.

Or. en

##### *Justification*

*Afin de se rapprocher de la situation où les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> auront un coût négatif, il importe de fixer pour 2014 un objectif de 165 g de CO<sub>2</sub>/km.*

## **Amendement 60**

**Paolo Bartolozzi, Chris Davies**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Le présent règlement fait partie des mesures complémentaires énoncées dans l'approche intégrée de la Communauté.***

Or. en

*Justification*

*Cette proposition prolonge la procédure réglementaire engagée en 2007 par la Commission pour faire face aux incidences des véhicules routiers sur le climat. Elle porte sur l'une des améliorations technologiques énumérées dans le document COM(2007)19 final.*

**Amendement 61**  
**Adina-Ioana Vălean**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **aux** véhicules utilitaires légers neufs **immatriculés dans la Communauté**, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **au parc de** véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de **160 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 4.**

***Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2025 au parc de véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de 145 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 5.***

Or. en

*Justification*

*Un objectif à long terme est important pour favoriser les avancées dans le domaine environnemental et offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation. Toutefois, étant donné qu'il est plus coûteux de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que ces cycles de développement et de production sont plus longs, l'objectif d'un niveau d'émission de 135 g de CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement atteint dans le délai proposé. Un tel objectif*

*impliquerait une hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final et la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). D'après l'analyse d'impact effectuée pour le compte de la Commission (DG-ENV), un objectif de 160 g serait un objectif ambitieux mais réalisable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (qui impliquerait en lui-même une hausse moyenne de 3 800 EUR du prix de vente du véhicule au client final).*

**Amendement 62**  
**Sergio Berlato**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **aux** véhicules utilitaires légers neufs **immatriculés dans la Communauté**, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **au parc de** véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de **160 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 4**.

***Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2025 au parc de véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de 145 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 5.***

Or. en

*Justification*

*Étant donné qu'il est plus coûteux de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que ces cycles de développement et de production sont plus longs, l'objectif à long terme d'un niveau d'émission de 135 g de CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement atteint d'ici 2020. Un tel objectif impliquerait une hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final et la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). La première étude réalisée pour la Commission a montré qu'un objectif de 160 g/km était un objectif ambitieux, mais réalisable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

### Amendement 63

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – paragraphe 2

###### *Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **aux** véhicules utilitaires légers neufs **immatriculés dans la Communauté**, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

###### *Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **au parc de** véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de **160 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 4**.

**Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2025 au parc de véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de 145 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 5.**

Or. en

###### *Justification*

*Étant donné qu'il est plus coûteux de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que ces cycles de développement et de production sont plus longs, l'objectif à long terme d'un niveau d'émission de 135 g de CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement atteint d'ici 2020. Un tel objectif impliquerait une hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final et la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). La première étude réalisée pour la Commission a montré qu'un objectif de 160 g/km était un objectif ambitieux, mais réalisable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

### Amendement 64

Miroslav Ouzký

#### Proposition de règlement

##### Article 1 – paragraphe 2

###### *Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **aux** véhicules utilitaires légers neufs **immatriculés dans**

###### *Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **au parc de** véhicules utilitaires légers neufs, d'un

*la Communauté*, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

niveau d'émissions moyen de **160 g de CO<sub>2</sub>/km**, conformément à l'article 12, paragraphe 4.

**Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2025 au parc de véhicules utilitaires légers neufs, d'un niveau d'émissions moyen de 145 g de CO<sub>2</sub>/km, conformément à l'article 12, paragraphe 5.**

Or. en

### *Justification*

*Un objectif à long terme est important pour favoriser les avancées dans le domaine environnemental et offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation. Toutefois, l'objectif à long terme proposé de 135 g/km en 2020 est totalement irréaliste dans le délai proposé, il suppose en effet une réduction de CO<sub>2</sub> beaucoup plus forte pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières en dépit du coût plus élevé de la réduction de CO<sub>2</sub> pour les VUL (hausse moyenne de 5 000 EUR du prix de vente au client final) que pour les voitures particulières et des cycles de développement et de production plus longs pour les VUL. Un taux de 135 g/km d'ici 2020 entraînerait la disparition de certaines classes de véhicules (par exemple, la classe III). En outre, les possibilités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont moindres pour les VUL que pour les voitures (la part du diesel est déjà supérieure à 90 %, les améliorations aérodynamiques sont limitées, etc.). Selon la première analyse d'impact effectuée pour le compte de la Commission (DG-ENV), un objectif de 160 g/km avait été identifié comme un objectif ambitieux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (faisabilité technique). Cet objectif de 160 g/km impliquerait en lui-même une hausse moyenne de 3 800 EUR du prix de vente du véhicule au client final.*

### **Amendement 65**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Thomas Ulmer**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g** de CO<sub>2</sub>/km.

##### *Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **160 g** de CO<sub>2</sub>/km, **dès lors que la Commission a confirmé, dans le cadre du réexamen visé à l'article 12,**

*paragraphe 4, la faisabilité de cet objectif.*

Or. de

*Justification*

*Il y a lieu de fixer deux objectifs à long terme échelonnés pour les années 2020 et 2025, de manière à permettre des délais de transition pour les constructeurs, la mise en oeuvre continue de technologies novatrices et économes en carburant, la réduction progressive des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers et la sécurité de programmation à long terme. Avant de fixer définitivement les nouveaux objectifs, il convient de vérifier qu'ils sont réalisables.*

### **Amendement 66**

**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe ***l'objectif, applicable*** à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, ***d'un niveau d'émissions moyen de 135 g de CO<sub>2</sub>/km.***

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe à ***125 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau d'émissions moyen de CO<sub>2</sub>, mesuré conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses dispositions d'application, qui s'appliquera*** à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ***en améliorant la technologie des véhicules.***

Or. en

*Justification*

*Un objectif de 125 g/km en 2020 est réalisable des points de vue technique et économique et permettrait aux consommateurs de faire de réelles économies de carburant.*

### **Amendement 67**

**Sabine Wils**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g** de CO<sub>2</sub>/km.

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **125 g** de CO<sub>2</sub>/km, ***qu'il convient d'atteindre en améliorant la technologie des véhicules et qui est mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.***

Or. de

*Justification*

*Les objectifs fixés pour les véhicules utilitaires légers doivent être aussi ambitieux que pour les voitures particulières. L'objectif de 125 g de CO<sub>2</sub>/km représente une réduction d'environ 38 % et cadre donc avec l'objectif fixé pour les voitures particulières (environ 40 %).*

**Amendement 68**

**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement  
Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **aux** véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans **la Communauté**, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 **au parc de** véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans **l'Union**, d'un niveau d'émissions moyen de **160 g de CO<sub>2</sub>/km**, ***sous réserve que la faisabilité d'un tel objectif soit confirmée, en application de l'article 12, paragraphe 4.***

Or. en

*Justification*

*En raison de cycles de développement et de production plus longs, d'une réduction annuelle plus élevée et d'un coût plus élevé de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les VUL que pour les voitures particulières, l'objectif de 135 g de CO<sub>2</sub>/km est trop ambitieux et n'est pas réalisable dans le délai fixé. Par ailleurs, il importe que cet objectif soit fixé en 2014 sur la*

*base d'une analyse d'impact exhaustive.*

## **Amendement 69**

**Holger Krahmer, Jorgo Chatzimarkakis**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g** de CO<sub>2</sub>/km.

##### *Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **150 g** de CO<sub>2</sub>/km.

Or. de

##### *Justification*

*Étant donné que cela coûte davantage de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières, et que les cycles de développement et de production sont plus longs pour les véhicules utilitaires légers, l'objectif d'un niveau d'émission de 135 g de CO<sub>2</sub>/km ne peut être raisonnablement obtenu dans le délai proposé. Un niveau de 150 g de CO<sub>2</sub>/km représente un objectif ambitieux sans doute mais réalisable.*

## **Amendement 70**

**Chris Davies, Corinne Lepage**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

##### *Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **125 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Or. en

##### *Justification*

*Si l'on veut parvenir aux objectifs d'Europe 2020, il est essentiel d'améliorer le rendement*

*énergétique des camionnettes et des véhicules utilitaires légers afin de réduire les frais de transport des entreprises. Les mesures nécessaires à l'amélioration du rendement énergétique et à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont les mêmes. Les constructeurs ont fait campagne pour empêcher l'adoption de normes ambitieuses en matière de rendement énergétique et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, mais ils dépassent déjà les objectifs de la législation de 2009. L'industrie répondra de manière positive et innovatrice lorsque des objectifs d'amélioration significative auront été fixés et pour autant qu'on lui donne un délai de 10 ans pour les atteindre.*

**Amendement 71**  
**Sirpa Pietikäinen**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **125 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Or. en

*Justification*

*Un objectif de 125 g de CO<sub>2</sub>/km revient à une réduction de 38 % par rapport au niveau de 2007. De la sorte, la législation relative aux VUL serait plus proche des réductions exigées pour les voitures, fixées à 40 % par rapport au niveau de 2006. L'analyse d'impact de la Commission indique qu'un objectif de 125 g de CO<sub>2</sub>/km est réalisable même sans y inclure les camionnettes électriques.*

**Amendement 72**  
**Judith A. Merkies, Kathleen Van Brempt, Dan Jørgensen, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Peter Van Dalen, Sabine Wils, Marisa Matias**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la

Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **135 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **125 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Or. en

*Justification*

*Atteindre en 2020 l'objectif de 125 g de CO<sub>2</sub>/km signifierait une réduction de 38 % par rapport aux niveaux actuels. Une telle évolution s'accorderait avec les taux de réduction applicables aux voitures particulières, pour lesquelles une réduction de 40 % est prévue à l'horizon de 2020. L'analyse d'impact conduite par la Commission conclut à la faisabilité technique d'un objectif de 125 g de CO<sub>2</sub>/km, qui inciterait fortement les constructeurs à développer les innovations dans le segment des camionnettes.*

**Amendement 73**

**Mario Pirillo**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable **à partir de 2020** aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de 135 g de CO<sub>2</sub>/km.

*Amendement*

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable **à partir de 2025** aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de 135 g de CO<sub>2</sub>/km.

Or. en

*Justification*

*La valeur de 135 g de CO<sub>2</sub>/km est un objectif à long terme qui est ambitieux et techniquement difficile à atteindre dans les conditions actuelles. Il importe de prévoir un délai plus long pour que l'industrie soit en mesure d'y parvenir. Lors de la fixation des objectifs, il convient de tenir compte du cycle de production des VUL, qui est plus long que ceux des voitures particulières, et de ne pas oublier que les marges d'amélioration des performances d'émissions des véhicules utilitaires légers sont très réduites.*

**Amendement 74**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2025 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, d'un niveau d'émissions moyen de 135 g de CO<sub>2</sub>/km, dès lors que la Commission a confirmé, dans le cadre du réexamen visé à l'article 12, paragraphe 4, la faisabilité de cet objectif.***

Or. de

*Justification*

*Il y a lieu de fixer deux objectifs à long terme échelonnés pour les années 2020 et 2025, de manière à permettre des délais de transition pour les constructeurs, la mise en oeuvre continue de technologies novatrices et économes en carburant, la réduction progressive des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers et la sécurité de programmation à long terme. Avant de fixer définitivement les nouveaux objectifs, il convient de vérifier qu'ils sont réalisables.*

## **Amendement 75**

**Carl Schlyter, Rebecca Harms**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Pour promouvoir les véhicules à faibles émissions, les États membres sont encouragés à instaurer des mesures complémentaires, notamment à différencier les taxes, redevances et droits sur les véhicules en fonction des performances en matière d'émissions.***

Or. en

*Justification*

*Un objectif de 125 g/km en 2020 est réalisable des points de vue technique et économique et permettrait au consommateur de faire de réelles économies de carburant.*

**Amendement 76**  
**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 2 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules **de la catégorie N1** auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

Or. en

**Amendement 77**  
**Rovana Plumb**

**Proposition de règlement**  
**Article 2 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules **de la catégorie N1** auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Justification*

*Il devrait être clair que le règlement porte sur la catégorie N1.*

**Amendement 78**

**Chris Davies, Corinne Lepage**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **de la catégorie N1**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **des catégories M2, N1 et N2**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Justification*

*Si l'on veut éviter de créer de nouvelles lacunes réglementaires, les véhicules des catégories M2 et N2, qui sont en concurrence avec les véhicules de la catégorie N1 mais ne sont pas soumis à d'autres normes d'émission de CO<sub>2</sub>, devraient relever du présent acte législatif. Les véhicules N2 et M2 les plus légers sont dérivés de la catégorie N1 mais sont classés en raison de certaines caractéristiques, dont une masse plus élevée et un nombre supérieur de sièges, parmi les véhicules N2 ou M2.*

**Amendement 79**

**Sirpa Pietikäinen**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **de la catégorie N1**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **des catégories M2, N1 et N2**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

Or. en

*Justification*

*À l'heure actuelle, les véhicules des catégories M2 et N2 ne sont pas soumis aux normes d'émission de CO<sub>2</sub>. Le risque existe que les constructeurs augmentent la masse des véhicules les plus lourds de la catégorie N1 et les réceptionnent comme des véhicules N2 afin d'éviter les normes d'émission de CO<sub>2</sub>.*

**Amendement 80**

**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **de la catégorie N1**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **des catégories M2, N1 et N2**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans

dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

Or. en

*Justification*

*Il faut intégrer les véhicules M2 et N2 dans le champ d'application du présent règlement afin d'éviter les lacunes et les incitations à transférer des véhicules ou des marchés de la catégorie N1 vers les catégories M2 et N2.*

**Amendement 81**

**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **de la catégorie N1**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur **des catégories M2, N1 et N2**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

Or. en

*Justification*

*Pour éviter de créer de nouvelles lacunes dans la réglementation, il y a lieu d'inclure les véhicules des catégories M2 et N2 dont le champ d'application de la présente législation.*

## Amendement 82

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

### Proposition de règlement

#### Article 2 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, **dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg**, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

*Amendement*

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).

Or. en

*Justification*

*L'exclusion des véhicules les plus lourds peut avoir des retombées significatives sur la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

## Amendement 83

Matthias Groote

### Proposition de règlement

#### Article 3 – paragraphe 1 – point f

*Texte proposé par la Commission*

(f) «émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité;

*Amendement*

(f) «émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité **du véhicule complet ou complété**;

Or. de

### *Justification*

*La Commission a déjà fait valoir dans un document de travail que la méthode visée dans la proposition de règlement ne convenait pas pour déterminer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>. En effet, si un véhicule subit, en aval, de nouvelles phases de production, le constructeur du véhicule de base n'a aucune possibilité d'agir sur les rejets de CO<sub>2</sub> du véhicule ainsi complété.*

#### **Amendement 84**

**Kathleen Van Brempt, Judith A. Merkies**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – paragraphe 1 – point f bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***f bis) "compteur de consommation de carburant": un écran embarqué indiquant en permanence la consommation actuelle de carburant (exprimée en l/100 km), qui doit être bien visible du conducteur pendant la conduite et qui ne peut être éteint.***

Or. en

### *Justification*

*Il est important pour les conducteurs de connaître la véritable consommation de carburant de leur véhicule, qui est souvent plus élevée que la consommation mesurée par le cycle d'essai de l'Union européenne. Un compteur de consommation de carburant peut contribuer à apporter cette information tout en encourageant également les conducteurs à adopter un style de conduite plus sobre. La Commission européenne prépare actuellement des dispositions visant à imposer la présence de tels dispositifs sur les voitures particulières. Ces dispositions devraient également s'appliquer aux véhicules utilitaires légers.*

#### **Amendement 85**

**Elena Oana Antonescu**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – paragraphe 1 – point g bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) "empreinte au sol": le produit de la***

*voie moyenne multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;*

Or. en

*Justification*

*Il est important de définir l'empreinte au sol, qui se trouve mentionnée à la partie B, paragraphe 5, de l'annexe II.*

**Amendement 86**

**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – paragraphe 1 – point g ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*g ter) "charge utile": la différence entre la masse maximale en charge techniquement admissible, indiquée sur le certificat de conformité et définie au point 2.8 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE, et la masse du véhicule;*

Or. en

*Justification*

*Il est important de définir la charge utile, qui se trouve mentionnée à la partie B, paragraphe 6, de l'annexe II. La définition devrait être mise en rapport avec la directive 2007/46/CE.*

**Amendement 87**

**Miroslav Ouzký**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – paragraphe 1 – point g bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) "véhicule complet": tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE.***

Or. en

*Justification*

*Les véhicules complets sont couverts par la proposition législative.*

**Amendement 88**

**Cristian Silviu Buşoi**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – paragraphe 1 – point g bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) "empreinte au sol": le produit de la voie multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE.***

Or. en

*Justification*

*Il faut assurer la cohérence avec l'annexe II, partie B, points 5 et 6.*

**Amendement 89**

**Cristian Silviu Buşoi**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – paragraphe 1 – point g ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g ter) "charge utile": la différence entre la masse maximale en charge techniquement admissible au sens de***

*l'annexe III de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.*

Or. en

*Justification*

*Il faut assurer la cohérence avec l'annexe II, partie B, points 5 et 6.*

**Amendement 90**  
**Cristian Silviu Buşoi**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – paragraphe 1 – point g quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g quater) "véhicule complet": tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE.***

Or. en

*Justification*

*Les véhicules complets sont couverts par la proposition législative.*

**Amendement 91**  
**Rovana Plumb**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) "empreinte au sol": le produit de la voie moyenne multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;***

Or. en

*Justification*

*Il est important de définir l'empreinte au sol, qui se trouve mentionnée à la partie B, paragraphe 5, de l'annexe II.*

**Amendement 92**  
**Rovana Plumb**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g ter) "charge utile": la différence entre la masse maximale en charge techniquement admissible, indiquée sur le certificat de conformité et définie au point 2.8 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE, et la masse du véhicule;***

Or. en

*Justification*

*Il est important de définir la charge utile, qui se trouve mentionnée à la partie B, paragraphe 6, de l'annexe II. La définition devrait être mise en rapport avec la directive 2007/46/CE.*

**Amendement 93**  
**Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) "empreinte au sol": le produit de la voie multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE.***

Or. en

**Amendement 94**

**Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – paragraphe 1 – point g ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g ter) "véhicule complet": tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE.***

Or. en

*Justification*

*Les véhicules complets sont couverts par la proposition législative et, par conséquent, doivent être définis.*

**Amendement 95**

**Matthias Groote**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***En présence de véhicules complétés, le constructeur n'est tenu que d'indiquer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules de base et de les respecter conformément à l'alinéa 1.***

Or. de

*Justification*

*La Commission a déjà fait valoir dans un document de travail que la méthode visée dans la proposition de règlement ne convenait pas pour déterminer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>. En effet, si un véhicule subit, en aval, de nouvelles phases de production, le constructeur du véhicule de base n'a aucune possibilité d'agir sur les rejets de CO<sub>2</sub> du véhicule ainsi complété.*

**Amendement 96**  
**Sabine Wils**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2012** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. de

*Justification*

*Le règlement devrait entrer en vigueur en 2012, comme l'ont proposé la Commission et le Conseil en 2007. Il n'y a aucune raison d'attendre 2014. Les objectifs doivent être atteints en l'état actuel de la technique.*

**Amendement 97**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette

dérogation.

Or. de

*Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production.*

**Amendement 98**

**Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1er janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1er janvier 2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers **complets** veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

**Amendement 99**  
**Frédérique Ries**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le 1<sup>er</sup> janvier **2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le 1<sup>er</sup> janvier **2013** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. fr

*Justification*

*En 2007, la Commission européenne annonçait des objectifs intermédiaires de 175 g/km en 2012 et de 160 g/km en 2015. Des objectifs raisonnables qu'il convient de respecter pour initier aujourd'hui les politiques industrielles innovantes qui permettront à l'UE d'atteindre l'objectif de 125 g/km en 2020.*

**Amendement 100**  
**Miroslav Ouzký**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers **complets** veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10,

conformément à cette dérogation.

Or. en

*Justification*

*Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

**Amendement 101**  
**Adina-Ioana Vălean**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers **complets** veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and*

*collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emissions of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

**Amendement 102**  
**Sergio Berlato**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers **complets** veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

**Amendement 103**  
**Mario Pirillo**

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

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2015** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers **complets** veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. en

**Amendement 104**

**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

*Amendement*

Pour l'année civile débutant le **1<sup>er</sup> janvier 2013** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Or. en

*Justification*

*Il s'agit d'aligner le présent règlement sur le règlement relatif aux voitures et aux émissions de CO<sub>2</sub>, qui entrera en vigueur en 2015.*

**Amendement 105**  
**Sabine Wils**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Pour déterminer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur, il est tenu compte des pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année considérée:***

***supprimé***

- 75 % en 2014,,***
- 80 % en 2015,***
- 100 % à partir de 2016.***

Or. de

*Justification*

*Une période transitoire signifie simplement une entrée en vigueur du règlement encore plus tardive que prévu. Jusqu'en 2016, les constructeurs ne seraient donc quasiment pas tenus de mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

**Amendement 106**  
**Carl Schlyter, Rebecca Harms**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Pour déterminer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur, il est tenu compte des pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année considérée:***

***Pour évaluer, en application de l'article 7, les performances de chaque constructeur au titre des années 2012 et 2013, il convient, pour les véhicules utilitaires légers neufs, de se baser sur un objectif non contraignant d'émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de 175 g/km.***

- 75% en 2014,***
- 80% en 2015,***

– 100 % à partir de 2016.

Or. en

*Justification*

*Un échelonnement induit le citoyen en erreur et n'est pas conforme au principe du mieux légiférer.*

**Amendement 107**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Thomas Ulmer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les constructeurs prennent les mesures appropriées pour réduire progressivement les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union et atteindre l'objectif de 135 g de CO<sub>2</sub>/km en 2025. Ce faisant, pour favoriser une innovation permanente, les constructeurs se fixent les objectifs non contraignants suivants:*

*- 165 g de CO<sub>2</sub>/km en 2019;*

*- 145 g de CO<sub>2</sub>/km en 2023.*

Or. de

*Justification*

*Pour que les constructeurs mettent continuellement en oeuvre des technologies novatrices et économes en carburant, il y a lieu qu'ils se fixent des objectifs indicatifs.*

**Amendement 108**

**Elisabetta Gardini,, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Boguslaw Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli,**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**– 65 % en 2015.**

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

**Amendement 109**

**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**– 75% en 2014,**

**supprimé**

Or. en

**Amendement 110**

**Frédérique Ries**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – paragraphe 2 – visa 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**– 75 % en 2014,**

**supprimé**

**Amendement 111**  
**Sergio Berlato**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement</i>
– 75% en 2014,	– 65 % en 2015, – 75% en 2016,

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

**Amendement 112**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement</i>
– 75 % en 2014,	– 75 % en 2015,

Or. de

*Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production.*

**Amendement 113**  
**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

– 75 % en 2014,

*Amendement*

– 65 % en 2014,

Or. en

*Justification*

*Il convient que la période de mise en oeuvre pour les véhicules utilitaires légers neufs soit similaire à la période de trois ans obtenue pour les voitures particulières. La phase de développement des véhicules utilitaires légers dure environ 7 ans, contre 5 ans pour les voitures particulières. Le cycle de production des véhicules utilitaires légers prend plus de 10 ans contre 5 à 7 ans pour les voitures particulières.*

**Amendement 114**  
**Miroslav Ouzký**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

– 75 % en 2014,

*Amendement*

– 65 % en 2015,

Or. en

*Justification*

*Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emissions of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

### **Amendement 115**

**Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

– 75 % en **2014**,

*Amendement*

– 75 % en **2016**,

Or. en

#### *Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

### **Amendement 116**

**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

– 75 % en **2014**,

*Amendement*

– 75 % en **2013**,

Or. en

#### *Justification*

*Il s'agit d'aligner le présent règlement sur le règlement relatif aux voitures et aux émissions de CO<sub>2</sub>, qui entrera en vigueur en 2015.*

**Amendement 117**  
**Adina-Ioana Vălean**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

– 75 % en 2014,

*Amendement*

– 65 % en 2015,

Or. en

**Amendement 118**  
**Mario Pirillo**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 1**

*Texte proposé par la Commission*

– 75 % en 2014,

*Amendement*

– 75 % en 2015,

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières et des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont nécessaires.*

**Amendement 119**  
**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

– 80% en 2015,

*Amendement*

*supprimé*

Or. en

**Amendement 120**  
**Frédérique Ries**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 2 – visa 2**

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement</i>
– 80 % en 2015,	<i>supprimé</i>

Or. fr

**Amendement 121**  
**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Elisabetta Gardini**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement</i>
– 80 % en 2015,	– 80 % en 2016,

Or. de

*Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production.*

**Amendement 122**  
**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement</i>
– 80 % en 2015,	– 75 % en 2015,

Or. en

*Justification*

*Il convient que la période de mise en oeuvre pour les véhicules utilitaires légers neufs soit*

*similaire à la période de trois ans obtenue pour les voitures particulières. La phase de développement des véhicules utilitaires légers dure environ 7 ans, contre 5 ans pour les voitures particulières. Le cycle de production des véhicules utilitaires légers prend plus de 10 ans contre 5 à 7 ans pour les voitures particulières.*

### **Amendement 123**

**Miroslav Ouzký**

#### **Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 80 % en 2015,

– 75 % en 2016,

Or. en

#### *Justification*

*Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

### **Amendement 124**

**Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli**

#### **Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 80 % en 2015,

– 80 % en 2017,

Or. en

### *Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

#### **Amendement 125**

**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

– 80 % en **2015**,

*Amendement*

– 80 % en **2014**,

Or. en

### *Justification*

*Il s'agit d'aligner le présent règlement sur le règlement relatif aux voitures et aux émissions de CO<sub>2</sub>, qui entrera en vigueur en 2015.*

#### **Amendement 126**

**Adina-Ioana Vălean**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

– 80 % en **2015**,

*Amendement*

– 75 % en **2016**,

Or. en

**Amendement 127**  
**Sergio Berlato**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 80 % en **2015**,

– 80 % en **2017**,

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

**Amendement 128**  
**Mario Pirillo**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 80 % en **2015**,

– 80 % en **2016**,

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières et des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont nécessaires.*

**Amendement 129**  
**Adina-Ioana Vălean**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**– 80 % en 2017,**

Or. en

**Amendement 130**  
**Rebecca Harms, Carl Schlyter**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**– 100 % à partir de 2016.**

***supprimé***

Or. en

**Amendement 131**  
**Frédérique Ries**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 2 – visa 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**– 100 % à partir de 2016.**

***supprimé***

Or. fr

### **Amendement 132**

**Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Boguslaw Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

– 100 % à partir de **2016**.

*Amendement*

– 100 % à partir de **2018**.

***À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les véhicules complétés sont également inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur.***

Or. en

#### *Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

### **Amendement 133**

**Adina-Ioana Vălean**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

– 100 % à partir de **2016**.

*Amendement*

– 100 % à partir de **2018**.

***À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les véhicules complétés sont également inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur.***

Or. en

**Amendement 134**  
**Sergio Berlato**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

– 100 % à partir de **2016**.

*Amendement*

– 100 % à partir de **2018**.

***À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les véhicules complétés sont également inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur.***

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières, ce qui rend nécessaires des délais et une période d'introduction progressive plus longs. La directive 2007/46/CE concernant la réception ne s'appliquera à tous les types de véhicules complétés qu'à partir de mai 2013. 2014 sera la première année civile pleine pour laquelle on disposera de données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse de ces véhicules. Les constructeurs recevront ces données afin d'en évaluer l'impact sur leur niveau moyen d'émissions pendant le second semestre de 2015. L'inclusion des émissions des véhicules complétés ne devrait donc pas avoir lieu avant 2016.*

**Amendement 135**  
**Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

– 100 % à partir de **2016**.

*Amendement*

– 100 % à partir de **2015**.

Or. en

*Justification*

*Il s'agit d'aligner le présent règlement sur le règlement relatif aux voitures et aux émissions de CO<sub>2</sub>, qui entrera en vigueur en 2015.*

**Amendement 136**  
**Mario Pirillo**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

– 100 % à partir de **2016**.

*Amendement*

– 100 % à partir de **2018**.

Or. en

*Justification*

*Les cycles de développement et de production sont beaucoup plus longs pour les VUL que pour les voitures particulières et des délais et une période d'introduction progressive plus longs sont nécessaires.*

**Amendement 137**  
**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

– **100 %** à partir de 2016.

*Amendement*

– **80 %** à partir de 2016.

Or. en

*Justification*

*Il convient que la période de mise en oeuvre pour les véhicules utilitaires légers neufs soit similaire à la période de trois ans obtenue pour les voitures particulières. La phase de développement des véhicules utilitaires légers dure environ 7 ans, contre 5 ans pour les voitures particulières. Le cycle de production des véhicules utilitaires légers prend plus de 10 ans contre 5 à 7 ans pour les voitures particulières.*

**Amendement 138**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 100 % à partir *de 2016*.

– 100 % à partir *de 2017*.

Or. de

*Justification*

*Eu égard à la plus grande durée du cycle de production des véhicules utilitaires légers, la mise en œuvre progressive devrait commencer en 2015, car les véhicules qui seront vendus en 2014 sont aujourd'hui déjà en phase de développement ou de production.*

**Amendement 139**

**Miroslav Ouzký**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– *100 % à partir de 2016*.

– *80 % en 2017*,

Or. en

*Justification*

*Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

**Amendement 140**  
**Elena Oana Antonescu**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3 bis**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 100 % à partir **de 2016**.

– 100 % à partir **de 2017**.

Or. en

*Justification*

*Il convient que la période de mise en oeuvre pour les véhicules utilitaires légers neufs soit similaire à la période de trois ans obtenue pour les voitures particulières. La phase de développement des véhicules utilitaires légers dure environ 7 ans, contre 5 ans pour les voitures particulières. Le cycle de production des véhicules utilitaires légers prend plus de 10 ans contre 5 à 7 ans pour les voitures particulières.*

**Amendement 141**  
**Miroslav Ouzký**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – alinéa 2 – tiret 3 bis**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– 100 % à partir de **2016**.

– 100% à partir de **2018**.

Or. en

*Justification*

*Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emissions of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

**Amendement 142**  
**Miroslav Ouzký**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les véhicules complétés sont également inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur.***

Or. en

*Justification*

*Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO<sub>2</sub> emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emissions of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.*

**Amendement 143**  
**Mario Pirillo**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les véhicules complétés sont également inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de chaque constructeur.***

Or. en

*Justification*

*Les véhicules complétés ne devraient pas être inclus dans la législation avant 2016, en raison du manque de données disponibles et du risque d'erreurs.*

**Amendement 144**  
**Sabine Wils**

**Proposition de règlement**  
**Article 5**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Bonifications**

**supprimé**

*Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g/km compte pour:*

- 2,5 véhicules utilitaires légers en 2014,*
- 1,5 véhicule utilitaire léger en 2015,*
- 1 véhicule utilitaire léger à partir de 2016.*

Or. de

*Justification*

*Les bonifications sont contreproductives. En fin de compte, elles entraînent une hausse globale des émissions de CO<sub>2</sub>, parce que la réduction obtenue grâce aux véhicules économes est neutralisée par les émissions des véhicules particulièrement gourmands en carburant.*

**Amendement 145**  
**Chris Davies, Corinne Lepage**

**Proposition de règlement**  
**Article 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 5 bis**

**Limiteurs de vitesse**

*Les limiteurs de vitesse sont introduits en 2015 au plus tard pour limiter la vitesse maximale des véhicules neufs des catégories M2, N1 et N2, tels que définis à l'article 2, à 110 km/h.*

*Justification*

*Le rendement énergétique des camionnettes et des véhicules utilitaires légers s'est dégradé entre 2001 et 2007, ce qui a entraîné une augmentation des frais de fonctionnement pour les utilisateurs professionnels. Si l'on veut atteindre les objectifs UE2020 relatifs à une amélioration de la compétitivité des entreprises, il est essentiel de réduire les frais de transport inutiles. Les moteurs installés sur des véhicules utilitaires doivent être adaptés à l'usage qui en sera fait; il n'y a pas lieu de les concevoir pour qu'ils puissent atteindre les vitesses élevées autorisées sur les autoroutes. Un limiteur de vitesse réglé à 110 km/h (68 mph) permettrait aux fabricants d'atteindre les objectifs de réduction des émissions pour un coût bien moins élevé.*

**Amendement 146**

**Judith A. Merkies, Gilles Pargneaux, Kriton Arsenis, Sabine Wils, Marisa Matias**

**Proposition de règlement****Article 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 5 bis**

...

***Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à équiper ses véhicules utilitaires légers de limiteurs de vitesse ne permettant pas de dépasser 100 km/h.***

*Justification*

*Les limiteurs de vitesse intelligents réduisent directement et indirectement la consommation de carburant. En conduisant moins vite, on consomme moins de carburant. C'est un effet direct. En plafonnant la vitesse maximale, il est possible d'optimiser la transmission, de l'adapter à une vitesse précise et de réduire davantage la consommation. C'est un effet indirect. Les rejets de CO<sub>2</sub> augmentent sensiblement dans des conditions de circulation dynamique (coups de frein et d'accélérateur répétés) et quand la vitesse dépasse 120 km/h. On estime à quelque 15 % la réduction maximale de CO<sub>2</sub> possible en utilisant un limiteur de vitesse intelligent.*

**Amendement 147**

**Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Proposition de règlement**

**Article 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 5 bis**

**Objectifs d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution**

***Pour déterminer si un constructeur se conforme à ses objectifs d'émissions spécifiques visés à l'article 4, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % d'éthanol ("E85") conforme à la législation de l'Union applicable ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2018, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation pertinente de l'Union.***

Or. de

*Justification*

*L'extension progressive de l'infrastructure de distribution de biocarburants peut entraîner de substantielles réductions de CO<sub>2</sub> selon l'approche "du puits à la roue". Par analogie avec le règlement (CE) n° 443/2009 sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, il importe d'introduire une disposition régissant les véhicules utilitaires légers à carburant de substitution.*

**Amendement 148**  
**Matthias Groote**

**Proposition de règlement**  
**Article 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 5 bis**  
**Limiteurs de vitesse**

**À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, les constructeurs de véhicules utilitaires légers veillent à ce que l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs au sens de l'article 2 soient équipés d'un limiteur de vitesse empêchant que ces véhicules ne dépassent 120 km/h.**

Or. de

*Justification*

*Des limiteurs de vitesse sont déjà embarqués dans l'ensemble des autres catégories de véhicules utilitaires. Leur montage est bon marché et ne pose aucun problème technique. Les constructeurs sont ainsi incités à mettre en œuvre des moteurs plus performants et de plus petite cylindrée, qui rejettent moins de CO<sub>2</sub>.*

**Amendement 149**  
**Kathleen Van Brempt**

**Proposition de règlement**  
**Article 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 5 bis**

...

**Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à équiper ses véhicules utilitaires légers de limiteurs de vitesse. Les États membres fixent la vitesse maximale sur laquelle ces limiteurs sont réglés.**

*Justification*

*Les limiteurs de vitesse réduisent directement et indirectement la consommation de carburant. En conduisant moins vite, on consomme moins de carburant. C'est un effet direct. En plafonnant la vitesse maximale, il est possible d'optimiser la transmission et de l'adapter à une vitesse précise. C'est un effet indirect. Les rejets de CO<sub>2</sub> augmentent sensiblement dans des conditions de circulation dynamique (coups de frein et d'accélérateur répétés) et quand la vitesse dépasse 120 km/h. On estime à quelque 15 % les réductions de CO<sub>2</sub> possibles en utilisant un limiteur de vitesse intelligent. Confier aux États membres le soin de fixer la vitesse maximale sur laquelle ces limiteurs sont réglés, c'est leur permettre de choisir la vitesse maximale la mieux adaptée à leurs limitations nationales.*